

**Ministerstvo dopravy SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

TP 117

**TECHNICKÉ PODMIENKY
SPOLOČNÉ ZÁSADY POUŽÍVANIA
DOPRAVNÝCH ZNAČIEK A DOPRAVNÝCH ZARIADENÍ**

účinnosť od: 20.01.2023

OBSAH

1	Úvodná kapitola	3
1.1	Vzájomné uznávanie	3
1.2	Predmet technických podmienok (TP)	3
1.3	Účel TP	3
1.4	Použitie TP	4
1.5	Vypracovanie TP	4
1.6	Distribúcia TP	4
1.7	Účinnosť TP	5
1.8	Nahradenie predchádzajúcich predpisov	5
1.9	Súvisiace a citované právne predpisy	6
1.10	Súvisiace a citované normy	6
1.11	Súvisiace a citované technické predpisy rezortu	7
1.12	Súvisiace zahraničné predpisy	7
1.13	Použité skratky	8
1.14	Význam pojmov	9
1.15	Prechodné ustanovenia	12
2	Všeobecné zásady	14
2.1	Skladba a členenie dopravného značenia	14
2.2	Použitie a určenie použitia	15
2.3	Základné zásady	16
2.4	Prednosť v jazde	22
2.5	Križovatky s riadenou premávkou	27
2.6	Riadenie premávky svetelnými signálmi mimo križovatiek	38
2.7	Priecestia	41
2.8	Pešia a cyklistická infraštruktúra	46
2.9	Pravidelná verejná doprava osôb a zmluvná doprava osôb	60
2.10	Zriaďovanie zón (zónové značky)	64
2.11	Orientačné značenie a náhradné a obchádzkové trasy	65
2.12	Vedenie premávky pozdĺžnymi čiarami	74
2.13	Statická premávka	76
2.14	Premenné dopravné značky	94
3	Zvislé dopravné značky	96
3.1	Rozmerová systematika	96
3.2	Značky s pevnými rozmermi	97
3.3	Značky s variabilnými rozmermi	107
3.4	Písmo a texty	113
3.5	Umiestnenie na ceste	118
3.6	Kombinácie	124
3.7	Výstražné značky	127
3.8	Regulačné značky	132
3.9	Informačné značky	148
3.10	Dodatkové tabuľky	169
4	Vodorovné dopravné značky	176
4.1	Spoločné ustanovenia	176
4.2	Pozdĺžne čiary	178
4.3	Priečne čiary	190
4.4	Plošné značky	193
4.5	Symboly	196
4.6	Iné značky	197
5	Svetelné signalizačné zariadenia a svetelné signály	206
5.1	Spoločné ustanovenia	206
5.2	Prepínané signály	208
5.3	Premenné signály	217
5.4	Doplnkové zariadenia k svetelným signálom	221
6	Vodiace dopravné zariadenia	222
6.1	Spoločné ustanovenia	222
6.2	Zariadenia pre vyznačenie dočasných prekážok	223
6.3	Zariadenia pre vyznačenie trvalých prekážok	226
6.4	Ostatné vodiace zariadenia	228

1 Úvodná kapitola

1.1 Vzájomné uznávanie

V prípadoch, kedy táto špecifikácia stanovuje požiadavku na zhodu s ktoroukoľvek časťou slovenskej normy ("Slovenská technická norma") alebo inej technickej špecifikácie, možno túto požiadavku splniť zaistením súladu s:

- normou alebo kódexom osvedčených postupov vydaných vnútroštátnym normalizačným orgánom alebo rovnocenným orgánom niektorého zo štátov EHP a Turecka;
- ktoroukoľvek medzinárodnou normou, ktorú niektorý zo štátov EHP a Turecka uznáva ako normu alebo kódex osvedčených postupov;
- technickou špecifikáciou, ktorú verejný orgán niektorého zo štátov EHP a Turecka uznáva ako normu; alebo
- európskym technickým posúdením vydaným v súlade s postupom stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 305/2011 z 9. marca 2011, ktorým sa ustanovujú harmonizované podmienky uvádzania stavebných výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje smernica Rady 89/106/EHS v platnom znení.

Vyššie uvedené pododseky sa nebudú uplatňovať, ak sa preukáže, že dotknutá norma nezaručuje náležitú úroveň funkčnosti a bezpečnosti.

„Štát EHP“ znamená štát, ktorý je zmluvnou stranou dohody o Európskom hospodárskom priestore podpísanej v meste Porto dňa 2. mája 1992, v aktuálne platnom znení.

“Slovenská norma” (“Slovenská technická norma”) predstavuje akúkoľvek normu vydanú Úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky vrátane prevzatých európskych, medzinárodných alebo zahraničných noriem.

1.2 Predmet technických podmienok (TP)

Tieto TP ustanovujú spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení na cestách (v zmysle [Z5]) a v iných premávkových priestoroch vrátane požiadaviek na ich hlavné technické charakteristiky, spôsob umiestňovania alebo vyznačovania, všeobecné zásady ich použitia, zásady riešenia základných otázok miestnej úpravy cestnej premávky a podrobné zásady používania vybraných dopravných značiek a dopravných zariadení.

Spôsoby vyobrazenia zvislých dopravných značiek, vyznačenia vodorovných dopravných značiek na povrchu cesty alebo iného premávkového priestoru, vyobrazenia dopravných zariadení a svetelných signálov sú vzormi dopravných značiek, dopravných zariadení a svetelných signálov. V nadväznosti na znenie [Z19] § 29 ods. 2 tieto vzory ustanovujú tieto TP spoločne s ďalšími TPR, najmä [T7] až [T10].

Osobitné TPR podrobnejšie upravujú používanie špecifických okruhov dopravných značiek a dopravných zariadení, napr. vodorovných značiek, smerových značiek, svetelných signalizačných zariadení, zvodidiel atď.

Tieto TP nestanovujú požiadavky na stavebné riešenie ciest. Z dôvodov bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky sú však niektoré opatrenia viazané na určité predpoklady stavebného riešenia alebo na určité predpoklady riešenia organizácie premávky. Takéto prípady nemožno chápať ako požiadavky na stavebné riešenie, ale ako podmienky *sine qua non*. To znamená, že opatrenie, ku ktorému sa daná podmienka vzťahuje, sa smie aplikovať len ak sú splnené požadované vlastnosti stavebného riešenia (napr. pre zriadenie priechodov pre chodcov sa požadujú určité rozhládové pomery). V opačnom prípade sa dané opatrenie nesmie aplikovať, možno však aplikovať iné opatrenie, ktoré príslušné vlastnosti stavebného riešenia nepožaduje alebo upraviť stavebné riešenie tak, aby vyhovovalo požiadavkám na aplikáciu zodpovedajúceho opatrenia. V prípade stavebných úprav sa postupuje podľa príslušných technických noriem a technických predpisov.

1.3 Účel TP

Účelom týchto TP je zabezpečiť, aby sa dopravné značky a dopravné zariadenia používali jednotným a zrozumiteľným spôsobom s jednoznačným významom pre účastníka cestnej premávky, ktorý zmysluplne dopĺňa všeobecnú úpravu cestnej premávky tak, aby sa zaistila najvyššia možná miera bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

1.4 Použitie TP

Tieto TP sú technickou špecifikáciou pre návrh dopravného značenia a pre jeho použitie na cestách (v zmysle [Z5]) a v iných premávkových priestoroch. Nesmú sa použiť dopravné značky a dopravné zariadenia, ktoré sú v rozpore so špecifikáciami uvedenými v týchto TP, ani sa nesmú dopravné značky a dopravné zariadenia použiť spôsobom, ktorý je v rozpore so špecifikáciami a zásadami uvedenými v týchto TP.

Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení určuje orgán podľa [Z5] § 61 ods. 2 (ďalej len „určujúci orgán“). Na stanoviská, pripomienky, námety a pod. uplatnené v rámci konania o určení použitia dopravného značenia, ktoré sú v rozpore s týmito TP, určujúci orgán neprihliada. Určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení vrátane akejkoľvek dokumentácie, ktorá je súčasťou takéhoto určenia, nesmie byť v rozpore s týmito TP. Ak určujúci orgán, správca cesty alebo orgán PZ SR dodatočne zistí rozpor určenia s týmito TP, bezodkladne podnikne kroky na odstránenie zisteného rozporu.

Dopravné značky a dopravné zariadenia nesmú byť použité spôsobom, ktorý je v rozpore s platným určením ich použitia v zmysle platných právnych predpisov.¹ Ak určujúci orgán, správca cesty alebo orgán PZ SR dodatočne zistí rozpor skutočného použitia s platným určením použitia, bezodkladne podnikne kroky na odstránenie zisteného rozporu.

Pri každom určovaní použitia dopravného značenia sa musí posúdiť aj už používané dopravné značenie alebo už skôr určené, no dosiaľ nepoužívané dopravné značenie na úsekoch ciest, ktorých sa žiadosť o určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení týka. Pritom sa zohľadní opodstatnenosť a správnosť už použitého alebo už určeného dopravného značenia podľa zásad uvedených v týchto TP a tie dopravné značky a dopravné zariadenia, ktoré tieto zásady nespĺňajú, sa odstránia alebo sa zosúladi s týmito TP. Takéto odstránenie alebo zosúladienie zabezpečí žiadateľ o určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení. Ustanovenie tohto odseku sa nepoužije pri určovaní dočasného dopravného značenia (pozri 2.1) a v prípadoch jednoduchých zmien v dopravnom značení ako napr. vyznačenie vyhradených parkovacích miest, zriadenie vjazdu na nehnuteľnosť a pod.

Vzhľadom na to, že medzi určením použitia dopravných značiek a dopravných zariadení a ich skutočným použitím spravidla uplynie dlhšia doba a vzhľadom na to, že určenie použitia dopravného značenia sa posudzuje s predpokladom určitého východzieho skutkového stavu (existujúce značky a zariadenia, geometria cesty, vjazdy...), musí sa pred použitím dopravného značenia preveriť, či medzičasom nedošlo k zmene predpokladaného skutkového stavu. Ak k takejto zmene došlo, je potrebné nové určenie použitia dopravného značenia. Za zmenu skutkového stavu sa považuje aj zmena legislatívy majúca podstatný vplyv na význam určeného dopravného značenia ako aj uplynutie viac ako 36 mesiacov odo dňa určenia použitia dopravného značenia bez toho, aby bolo toto dopravné značenie použité na ceste.

Vo viacerých prípadoch tieto TP výslovne pripúšťajú isté zníženie minimálnych požiadaviek pri existencii *objektívnych* priestorových obmedzení. Za takéto priestorové obmedzenia sa považujú len také už existujúce priestorové obmedzenia, ktoré nie je možné odstrániť bez neprimeraných finančných nákladov alebo je ich odstránenie úplne vylúčené alebo je ich odstránenie nežiaduce, pričom existencia daného priestorového obmedzenia znemožňuje uplatniť minimálne požiadavky stanovené v týchto TP na zodpovedajúce opatrenie. Hodnoty vzťahované k objektívnym priestorovým obmedzeniam sa teda nesmú chápať ako základné hodnoty, z ktorých sa pri návrhu miestnej úpravy cestnej premávky vychádza. Ak však TP viažu ustanovenie len na priestorové obmedzenie (nie „objektívne“), vzťahuje sa takéto ustanovenie na ľubovoľné priestorové obmedzenie vrátane takých, ktoré sú vytvorené zámerne, napr. za účelom upokojenia cestnej premávky.

1.5 Vypracovanie TP

Tieto TP vypracovala spoločnosť Weldun spol. s r. o., Kukučínova 11, 921 01 Piešťany, IČO 36 247 262. Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Daniel Volár, kontakt: tp@weldun.info.

1.6 Distribúcia TP

Elektronická verzia TP sa po schválení zverejní na webovom sídle SSC: www.ssc.sk (Technické predpisy rezortu).

¹ [Z5] § 61 ods. 2

1.7 Účinnosť TP

Tieto TP nadobúdajú účinnosť dňom uvedeným na titulnej strane.

1.8 Nahradenie predchádzajúcich predpisov

Tieto TP nahrádzajú nasledovné články nasledujúcich predpisov:

- TP 007 – Projektovanie okružných križovatiek na cestných a miestnych komunikáciách – čl. 4.5.2, druhá a tretia veta od konca a čl. 4.7: postupuje sa podľa týchto TP čl. 2.4.8, 2.11.5 a 3.8.1 a podľa vzorových listov smerových značiek v [T7],
- TP 015 – Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách – čl. 4.2: postupuje sa podľa [T8] čl. 4.1.3.1, týchto TP čl. 6.4.1.3 a v prípade pracovných miest podľa príslušných vzorových schém [T2],
- TP 018 – Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách (upokojuvanie dopravy) – čl. 3.4.3 druhý odsek, čl. 4.2.1, 4.2.2, 5.3, 5.7.1 až 5.7.2, 5.8.1 až 5.8.3: postupuje sa podľa týchto TP, čl. 2.8.4, 3.8.2.27 až 3.8.2.30, 3.9.2.1, 4.1.4.5, 4.2.5, 4.3.3, 4.6.2.5, 4.6.3.1 a podľa príslušných vzorových listov v [T8],
- TP 048 – Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách – čl. 4.2 posledný odsek a grafické listy 3 a 4: postupuje sa podľa týchto TP čl. 2.8.4.12 v nadväznosti na ustanovenia 4.3.3 a príslušných vzorových listov v [T8],
- TP 085 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry – čl. 4.1, prvá a druhá odrážka a prvé dva riadky tabuľky 5, čl. 4.11, 5.1, v čl. 5.2 ustanovenia o oddelení pruhov,² čl. 5.3, kapitola 7, čl. 8.1, 8.3, 8.4, 8.6, 8.10 a kapitola 9: postupuje sa podľa týchto TP čl. 2.8, 2.11.7, 2.12.4.2, 2.12.4.3, 2.13.7.10, 3.7.1.22, 3.8.2.1 až 3.8.2.15, 3.9.2.6, 3.9.2.8, 3.9.3.2, 3.9.6.1, 3.10.3.4 až 3.10.3.6, 4.1.3, 4.1.4, 4.2.2, 4.2.9, 4.2.10, 4.3, 4.5.3, 4.6.2.1, 4.6.2.2, 5.2.4, 5.2.5, ďalej podľa [T6] čl. 5.3.1, 5.3.2, 1.15.2 bod 5 a podľa príslušných vzorových listov v [T7] až [T10],
- TP 100 – Projektovanie turbo-okružných križovatiek – čl. 4.6 piaty odsek, čl. 6.9 a 6.10: postupuje sa podľa týchto TP čl. 2.4.8, 2.11.5 a 3.8.1 a podľa ustanovení na príslušných vzorových listoch v [T8]; obrázok 6.15 variant a)³ a obrázok 6.16 zostávajú v platnosti, avšak s tvarovým, rozmerovým a farebným prevedením VDZ podľa týchto TP, [T6] a [T8],
- TP 104 – Zaťažiteľnosť cestných mostov a lávok – kapitola 15: postupuje sa podľa týchto TP čl. 3.8.2.18, 3.8.2.19, 3.10.3.9 a spoločných ustanovení k zákazom vjazdu v zmysle 3.8.2.13,
- TP 105 – Použitie smerových stĺpikov a odrážačov – čl. 6.3, piaty až deviaty odsek a kapitola 7: postupuje sa podľa týchto TP čl. 6.4.1 a podľa prechodných ustanovení v zmysle 1.15,
- TKP 11 – Dopravné značenie – delenie dopravného značenia podľa kapitoly 2 sa riadi týmito TP čl. 2.1, požiadavky na tvary, rozmery, farby, písmo a materiály dopravných značiek a dopravných zariadení sa riadia týmito TP čl. 3 až 6 a požiadavkami na zhotovenie podľa [T7] až [T10]; ostatné ustanovenia TKP 11 zostávajú nedotknuté.

Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení upravené vo vyššie uvedených článkoch vyššie uvedených TPR sa riadi ustanoveniami týchto TP a [T6] až [T10].

Akékoľvek predpisy alebo publikácie v minulosti schválené alebo odporúčané Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky, ktoré upravujú používanie dopravného značenia a ktoré nie sú súčasťou sústavy Technických predpisov rezortu, sú nahradené týmito TP.⁴

² Upozornenie: ak je časť pre cyklistov a časť pre chodcov oddelená stavebne, napr. obrubníkom, zvodidlom a pod, nejde o oddelenú cestičku pre chodcov a cyklistov, ale o cestičku pre cyklistov a chodník, prípadne o súběžne vedenú cestičku pre cyklistov a cestičku pre chodcov.

³ Nie variant b) – priechod pre cyklistov nesmie byť v zmysle týchto TP vedený v oblúku.

⁴ Napr. Kanálik Jozef., Zásady pre používanie dopravného značenia na pozemných komunikáciách, K2J, Bratislava : 1999, odporúčané na používanie MDaV SR dňa 11. 03. 1999 č.p. 1234/270-98.

1.9 Súvisiace a citované právne predpisy

- [Z1] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon);
- [Z2] zákon č. 50/1976 Zb. - Stavebný zákon (do 31.03.2024);
- [Z3] zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení;
- [Z4] zákon č. 184/1999 Z. z. o používaní jazykov národnostných menšín;
- [Z5] zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- [Z6] zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- [Z7] zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave;
- [Z8] zákon č. 133/2013 Z. z. o stavebných výrobkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- [Z9] zákon č. 55/2018 Z. z. o poskytovaní informácií o technickom predpise a o prekážkach voľného pohybu tovaru;
- [Z10] zákon č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii;
- [Z11] zákon č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní (od 01.04.2024);
- [Z12] zákon č. 201/2022 Z. z. o výstavbe (od 01.04.2024);
- [Z13] nariadenie vlády č. 258/1996 Z. z., ktorým sa vydáva Zoznam obcí a vojenských obvodov tvoriacich jednotlivé okresy;
- [Z14] nariadenie vlády č. 221/1999 Z. z., ktorým sa vydáva zoznam obcí, v ktorých občania Slovenskej republiky patriaci k národnostnej menšine tvoria najmenej 20 % obyvateľstva;
- [Z15] vyhláška MŽP SR č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie (do 31.03.2024);
- [Z16] vyhláška MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh;
- [Z17] vyhláška MDVRR SR č. 162/2013 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam skupín stavebných výrobkov a systémov posudzovania parametrov;
- [Z18] vyhláška MDV SR č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke;
- [Z19] vyhláška MV SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení;
- [Z20] Viedenský dohovor o cestných značkách a signáloch;
- [Z21] Európska dohoda doplnujúca Dohovor o cestných značkách a signáloch;
- [Z22] Protokol o vodorovných značkách k Európskej dohode doplnujúcej Dohovor o cestných značkách a signáloch;
- [Z23] Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR).

Poznámka: Súvisiace a citované zákony a vyhlášky v znení neskorších predpisov, súvisiace a citované medzinárodné zmluvy v znení neskorších dodatkov.

1.10 Súvisiace a citované normy

- | | |
|-----------------------------|---|
| STN EN 12368
(73 6022) | Zariadenia na riadenie cestnej dopravy. Návestidlá |
| STN EN 12675
(73 6024) | Radiče cestnej dopravnej signalizácie. Požiadavky na bezpečnú funkčnosť |
| STN EN 12899-1
(73 7021) | Trvalé zvislé dopravné značky. Časť 1: Trvalé dopravné značky |
| STN EN 12899-3
(73 7021) | Trvalé zvislé dopravné značky. Časť 3: Smerové stĺpiky a odrazy |
| STN EN 12966
(73 7040) | Zvislé dopravné značky. Dopravné značky s premennými symbolmi |
| STN EN 50556
(36 5601) | Systémy cestnej dopravnej signalizácie |
| STN 01 8020 | Dopravné značky na pozemných komunikáciách |
| STN 73 6021 | Svetelné signalizačné zariadenia. Umiestnenie a použitie návestidiel |
| STN 73 6056 | Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel |
| STN 73 6101 | Projektovanie ciest a diaľnic |
| STN 73 6102 | Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách |
| STN 73 6110 | Projektovanie miestnych komunikácií |
| STN 73 6380 | Železničné priecestia a priechody |
| STN 73 6425 | Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky |
| STN P 73 6425 | Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky a prestupné uzly |

Poznámka: Súvisiace a citované normy vrátane aktuálnych zmien, dodatkov a národných príloh.

1.11 Súvisiace a citované technické predpisy rezortu

[T1]	TP 015	Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách;
[T2]	TP 069	Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest
[T3]	TP 102	Výpočet kapacít pozemných komunikácií
[T4]	TP 104	Zaťažiteľnosť cestných mostov a lávok
[T5]	TP 110	Vodiace steny
[T6]	TP 118	Zásady používania vodorovných dopravných značiek
[T7]	VL 6.1	Zvislé dopravné značky
[T8]	VL 6.2	Vodorovné dopravné značky
[T9]	VL 6.3	Svetelné signály
[T10]	VL 6.4	Vodiace dopravné zariadenia

Poznámka: Súvisiace a citované Technické predpisy rezortu v platnom znení vrátane dodatkov.

1.12 Súvisiace zahraničné predpisy

- [ZP1] Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 1 Abmessungen und geometrische Anordnung von Markierungszeichen (RMS-1) (Smernica na vodorovné dopravné značenie na cestách. Časť 1 Rozmery a geometrické prevedenie vodorovných dopravných značiek), FGSV, Köln : 1993;
- [ZP2] Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 2 Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (RMS-2) (Smernica na vodorovné dopravné značenie na cestách. Časť 1 Prevedenie vodorovných dopravných značiek); FGSV, Köln: 1995;
- [ZP3] Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) (Smernica na smerové značenie na diaľniciach); Verkehrsblatt-Verlag, Dortmund : 2000
- [ZP4] Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) (Smernica na smerové značenie mimo diaľnic); Verkehrsblatt-Verlag, Dortmund : 2000
- [ZP5] Richtlinien für Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ (Smernica na zriaďovanie a vybavenie priechodov pre chodcov); FGSV, Köln : 2001
- [ZP6] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) (Odporúčania pre pešiu infraštruktúru); FGSV, Köln: 2002
- [ZP7] Veilig oversteken? Vanzelfsprekend! (Bezpečné prechádzanie? Prirodzene!); CROW, Amsterdam : 2006
- [ZP8] Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (Smernica na navrhovanie diaľnic) ; FGSV, Köln: 2006
- [ZP9] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Smernica na návrh miestnych ciest) ; FGSV, Köln: 2006
- [ZP10] Industrienorm für Aufstellvorrichtungen von Verkehrszeichen (IVZ) (Priemyselný štandard pre nosiče zvislých dopravných značiek); RAL – GVZ; Hagen : 2007
- [ZP11] Richtlinien für die touristische Beschilderung (RtB) (Smernica na turistické smerové značenie); FGSV, Köln: 2008
- [ZP12] Consolidated Resolution on Road Traffic (Konsolidovaná rezolúcia o cestnej premávke); United Nations Economic and Social Council, Geneve : 2009
- [ZP13] Consolidated Resolution on Road Signs and Signals (Konsolidovaná rezolúcia o cestných značkách a signáloch); United Nations Economic and Social Council, Geneve : 2010
- [ZP14] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (Odporúčania k cyklickej infraštruktúre); FGSV, Köln: 2010
- [ZP15] Technische Liefer- und Prüfbedingungen für vertikale Verkehrszeichen (Technické dodacie a testovacie podmienky pre zvislé dopravné značky); FGSV, Köln: 2011
- [ZP16] Merkblatt für die Wahl der lichttechnischen Leistungsklasse von vertikalen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Návod na voľbu svetelno-technickej výkonnostnej triedy zvislých dopravných značiek a dopravných zariadení); FGSV, Köln: 2011
- [ZP17] Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Smernice na navrhovanie krajinských ciest) ; FGSV, Köln: 2012
- [ZP18] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) (Odporúčania k zariadeniam pre statickú premávku); FGSV, Köln: 2012;
- [ZP19] N303 Trafikksignalanlegg (Svetelné signalizačné zariadenia) ; Statens vegvesen Vegdirektoratet, Oslo : 2012
- [ZP20] Richtlijn bewegwijzering (Smernica na smerové značenie); CROW, Amsterdam : 2014

- [ZP21] Hinweise für die Lichtsignalsteuerung in Straßennetzen (H LiS) (Pokyny na sieťové riadenie svetelných signálov); FGSV, Köln : 2014;
- [ZP22] N300 Trafikkskilt. Del 1 Fellesbestemmelser (Dopravné značky. Časť 1 Spoločné požiadavky); Statens vegvesen Vegdirektoratet, Oslo : 2014
- [ZP23] N302 Vegoppmerking. Tekniske bestemmelser og retningslinjer for anvendelse og utforming (Vodorovné dopravné značky. Technické požiadavky a zásady používania a návrhu); Statens vegvesen Vegdirektoratet, Oslo : 2015
- [ZP24] Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA) (Smernica na svetelnú signalizáciu – svetelné signály pre cestnú premávku); FGSV, Köln : 2015;
- [ZP25] Aanbeveling fiets- en kantstroken (Odporúčania na cyklistické a krajnicové pružky); CROW, Amsterdam : 2016
- [ZP26] Ontwerpwijzer fietsverkeer (Manuál na navrhovanie cyklistickej infraštruktúry); CROW, Amsterdam : 2016
- [ZP27] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Všeobecný správny predpis k Vyhláške o cestnej premávke); BMV, Berlin : 2017
- [ZP28] Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) (VwV-StVO Anlagen) (Katalóg dopravných značiek (Prílohy VwV-StVO)); BMV, Berlin : 2017
- [ZP29] Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen (Smernica na vodiace dopravné zariadenia a vodorovné dopravné značky na cestách); CROW, Amsterdam : 2017;
- [ZP30] Richtlijn drempels, plateaus en uitritten (Smernica na prahy, vyvýšené priestory a pripojenia); CROW, Amsterdam : 2017;
- [ZP31] Traffic Signs Manual. Chapter 1. Introduction (Príručka k dopravným značkám. Diel 1. Úvod); Her Majesty's Stationery Office, London : 2018;
- [ZP32] Traffic Signs Manual. Chapter 5. Road Markings (Príručka k dopravným značkám. Diel 5. Vodorovné dopravné značky); Her Majesty's Stationery Office, London : 2018;
- [ZP33] Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil A Autobahnen (RMS-A) (Smernica na vodorovné dopravné značenie na cestách. Časť A Diaľnice); FGSV, Köln : 2019;
- [ZP34] Algemene omzendbrief nopens de wegsignalisatie, Deel III Wegmarkeringen (Všeobecný predpis o dopravnom značení. Časť III. Vodorovné značenie); AWWV, Brussel : 2019;
- [ZP35] Traffic Signs Manual. Chapter 3. Regulator Signs (Príručka k dopravným značkám. Diel 3. Regulačné značky); Her Majesty's Stationery Office, London : 2019;
- [ZP36] Traffic Signs Manual. Chapter 6. Traffic Control (Príručka k dopravným značkám. Diel 6. Riadenie premávky); Her Majesty's Stationery Office, London : 2019;
- [ZP37] N100 Veg- og gateutforming (Navrhovanie ciest a ulíc); Statens vegvesen Vegdirektoratet, Oslo : 2019
- [ZP38] Richtlinien für Umleitungsbeschilderung (RUB) (Smernica na značenie obchádzok); FGSV, Köln : 2021
- [ZP39] Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (Smernica na zabezpečenie pracovných miest na cestách); FGSV, Köln: 2021
- [ZP40] Geactualiseerde aanbevelingen afsluitpalen op fietspaden (Aktualizované odporúčania k stĺpikom na cestičkách pre cyklistov); CROW Fietsberaad, Ede : 2022

1.13 Použité skratky

PDZ	premenná dopravná značka
PZS	priestupné zabezpečovacie zariadenie svetelné
PZZ	priestupné zabezpečovacie zariadenie
S nnn	signál číslo nnn (kde nnn je číslo)
SSZ	svetelné signalizačné zariadenie
TP	Technické podmienky
TPR	technické predpisy rezortu
VDZ	vodorovná dopravná značka
VL	Vzorové listy
ZDZ	zvislá dopravná značka
Z nnn	značka číslo nnn alebo zariadenie číslo nnn (kde nnn je číslo)

1.14 Význam pojmov

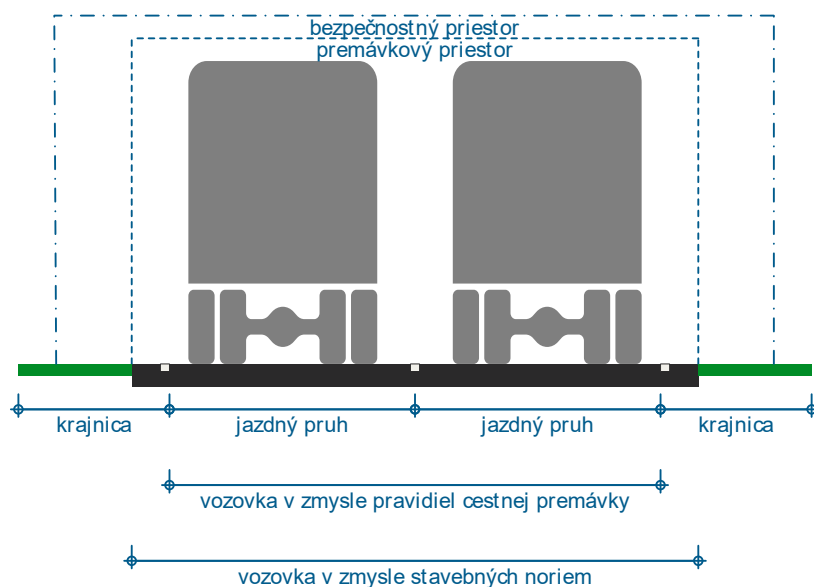
1.14.1 Pojmy z iných predpisov

Vzhľadom na to, že tieto TP upravujú používanie dopravných značiek a dopravných zariadení, ktorými sa v zmysle platnej legislatívy vykonáva miestna úprava cestnej premávky, používajú sa v týchto TP pojmy vo význame podľa pravidiel cestnej premávky (právne predpisy [Z5], [Z19], [Z20], [Z21], [Z22]).

Upozorňuje sa na to, že niektoré pojmy môžu mať odlišný význam podľa iných právnych predpisov alebo podľa niektorých technických noriem (napr. STN 73 6100). Vzhľadom na to, že tieto TP riešia problematiku miestnej úpravy cestnej premávky, platí v takýchto prípadoch význam podľa právnych predpisov upravujúcich pravidlá cestnej premávky, ktoré sú uvedené v prvom odseku.

To znamená, že napríklad:

- „cesta“ znamená „pozemná komunikácia“ v zmysle [Z1] (§ 2 ods. 1), nie „pozemná komunikácia kategórie cesta v zmysle [Z1],“
- „na diaľnici“ znamená „na úseku cesty vymedzenom dopravnými značkami Diaľnica⁵ a Koniec diaľnice,“ nie „na ceste kategórie diaľnica v zmysle [Z1],“
- „vozovka“ zahŕňa len priestory určené predovšetkým na premávku vozidiel, nezahŕňa teda napr. krajnice alebo vyšrafované priestory (vozovka je teda „od čiaru po čiaru“, ak sú vyznačené okrajové čiary),
- „jazdný pruh“ znamená pruh určený na jazdu vozidiel s tromi a viac kolesami, teda aj napr. odbočovacie a pripájacie pruhy, nie však cyklistické pruhy,
- „križovatka“ je miesto, kde sa cesty fyzicky križujú alebo spájajú; potom napr. kruhový objazd nie je „križovatka“, ale cesta, na ktorej sa nachádza niekoľko križovatiek, podobne to platí pre napr. „mimoúrovňové križovatky“ atď.



Obrázok 1: Rozdiel medzi vozovkou podľa [Z5] a podľa stavebných noriem

⁵ Článok 3.9.2.2 uvádza obmedzenia, ktoré cesty sa smú označiť značkou Diaľnica.

1.14.2 Zavedené pojmy

Ďalej sa v týchto TP používajú nasledujúce pojmy:

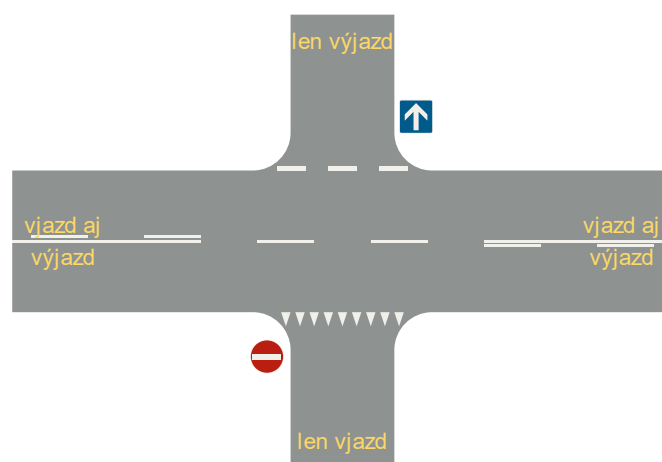
1. **predná (lícna) strana zvislej dopravnej značky** – vyobrazenie zvislej dopravnej značky aplikované na podklad,
2. **základná plocha** – časť vyobrazenia zvislej dopravnej značky iná ako farebná vložka a lemovanie,
3. **farebná vložka** – časť vyobrazenia zvislej dopravnej značky tvorená plochou určitej farby vloženou do základnej plochy spravidla inej farby,
4. **lemovanie** – lem a kontrastný prúžok,
5. **lem** – tmavé ohraničenie základnej plochy svetlej farby voči kontrastnému prúžku alebo tmavé ohraničenie svetlej farebnej vložky voči základnej ploche rovnakej farby,
6. **kontrastný prúžok** – svetlý prúžok určený na ohraničenie zvislej dopravnej značky voči pozadiu alebo na ohraničenie tmavej farebnej vložky voči základnej ploche tmavej farby,
7. **významový symbol** – grafický alebo textový prvok umiestnený do základnej plochy alebo farebnej vložky znázorňujúci predmet či povahu rizika, povahu regulácie, predmet informácie a pod.,
8. **návestidlo svetelných signálov** – dopravné zariadenie na dávanie svetelných signálov,
9. **návestidlo premenných dopravných značiek** – dopravné zariadenie na vyobrazenie premenných dopravných značiek,
10. **premávkový priestor** – priestor, ktorý je v zmysle platných právnych predpisov určený na cestnú premávku (nie však nevyhnutne predovšetkým na cestnú premávku), napr. vozovka, chodník, špeciálna cestička, parkovacie miesto, krajnica atď.,
11. **nepremávkový priestor** – priestor, ktorý nie je v zmysle platných právnych predpisov určený na cestnú premávku, napr. deliaci pás, vyšrafovaný priestor, zeleň atď.,
12. **upokojený premávkový priestor** – premávkový priestor s nízkymi rýchlosťami a nízkymi intenzitami premávky motorových vozidiel, najmä pešia zóna, obytná zóna, parkovisko, parkovací dom, parkovacia garáž, zóna najvyššej dovolenej rýchlosti ≤ 30 km/h a pod.,
13. **kolízny priestor** – premávkový priestor, v ktorom dochádza ku križovaniu jazdných prúdov vozidiel alebo ku spájaniu jazdných prúdov vozidiel bez pripájacích pruhov,^{6 7}
14. **semikolízny priestor** – premávkový priestor pred a za kolíznym priestorom, v ktorom sa vodorovné dopravné značenie prispôsobuje potrebám bezpečného a plynulého prejazdu kolíznym priestorom;⁸ vždy sa však má uvažovať úsek od kolízneho priestoru do vzdialenosti $\geq 1,25$ -násobku rozľahu na zastavenie pri danej najvyššej dovolenej rýchlosti,
15. **bezkolízny priestor** – premávkový priestor, ktorý nie je kolízny ani semikolízny,
16. **vjazd do križovatky** – časť semikolízneho priestoru určená na vjazd do kolízneho priestoru križovatky,⁹
17. **výjazd z križovatky** – časť semikolízneho priestoru určená na výjazd z kolízneho priestoru križovatky,⁹

⁶ Za kolízne priestory sa teda nepovažujú premávkové priestory určené na vchádzanie jednotlivých vozidiel netvoriacich jazdné prúdy, napr. pripojenia príľahlých nehnuteľností, zastávky vozidiel verejnej dopravy atď.

⁷ V princípe je kolízny priestor ekvivalentom križovatky (v zmysle pravidiel cestnej premávky), avšak jeho hranice nie sú na rozdiel od križovatky vymedzené geometriou ciest, ale vonkajším vymedzením všetkých kolíznych plôch v križovatke.

⁸ Teda napr. miesto, kde začína vyšrafovaný priestor pred rozvinutím odbočovacieho pruhu alebo kde odbočovací pruh nie je, miesto, od ktorého začína súvislá stredová čiara a pod. Projektant musí posúdiť každý jednotlivý prípad s ohľadom na miestne pomery.

⁹ Ak ide o obojsmernú vozovku, ide spravidla súčasne o vjazd aj výjazd z križovatky. Ak ide o jednosmernú vozovku, ide buď o vjazd alebo o výjazd z križovatky.



Obrázok 2: Vjazdy a výjazdy do / z križovatky

18. **pešia infraštruktúra** – premávkový priestor vyhradený alebo predovšetkým určený pre chodcov,¹⁰
19. **cyklistická infraštruktúra** – premávkový priestor vyhradený alebo predovšetkým určený pre cyklistickú premávku,¹¹
20. **všeobecný jazdný pruh** – jazdný pruh, ktorý nie je vyhradený na premávku len vymedzených účastníkov cestnej premávky (nie je špeciálnym pruhom v zmysle pravidiel cestnej premávky),
21. **priebežný jazdný pruh** – všeobecný jazdný pruh určený na danom mieste aj na jazdu bez odbočovania alebo pripájania,
22. **manévrovací jazdný pruh** – všeobecný jazdný pruh určený na danom mieste len na odbočenie (odbočovací pruh), a to vrátane dvojitého či viacnásobného odbočenia alebo len na pripojenie (pripájací pruh) alebo len na odbočenie a pripojenie (priepletový pruh),
23. **kyvadlový jazdný pruh** – jazdný pruh používaný v čase striedavo pre oba smery jazdy, do ktorého je vjazd riadený pruhovými svetelnými signálmi,
24. **uzlový bod** – jedna alebo viac križovatiek na obmedzenej ploche, ktoré spoločne slúžia na vzájomné prepojenie najmenej dvoch cestných ťahov,¹²
25. **jednoduchý uzlový bod** – uzlový bod tvorený jednou križovatkou,
26. **zložený uzlový bod** – uzlový bod tvorený viac ako jednou križovatkou,¹³
27. **diaľničný uzol** (v zodpovedajúcom kontexte tiež skrátene „uzol“) – uzlový bod, ktorý vzájomne prepája najmenej dve diaľnice,
28. **diaľničná prípojka** (v zodpovedajúcom kontexte tiež skrátene „prípojka“) – uzlový bod, ktorý prepája diaľnicu s jednou alebo viacerými cestami, ktoré nie sú diaľnicami,
29. **vetva** – úsek cesty vnútri uzlového bodu, ktorý slúži na jazdu cez uzlový bod v inom ako primárnom (spravidla priamom) smere; primárnym smerom sa myslí ten smer jazdy cez uzlový bod, v ktorom vodič nevykonáva odbočovací manéver.¹⁴

¹⁰ Chodník, cestička pre chodcov, oddelená a spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, pešia zóna, obytná zóna; tiež iné priestory pre chodcov, ktoré môžu byť zavedené v budúcnosti.

¹¹ Cyklistický pruh, ochranný pruh pre cyklistov, cestička pre cyklistov, oddelená a spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, bicyklová cesta; tiež iné priestory pre cyklistov, ktoré môžu byť zavedené v budúcnosti.

¹² V zásade je uzlový bod to, čo stavebné normy poznajú pod pojmom „križovatka.“

¹³ Napr. kruhový objazd, diaľničná prípojka a pod.

¹⁴ Primárny smer nemusí byť nevyhnutne priamy, v praxi môžu existovať uzlové body s veľmi špecifickými geometriami. Zároveň nie vždy musí primárny smer existovať: napr. v uzle s kruhovým objazdom nie je žiadny smer primárny.

1.14.3 Skrátené tvary niektorých pojmov

Kde sa v týchto TP používajú nasledujúce pojmy, ide sa o skrátené tvary s nasledujúcim významom, ak nie je výslovne uvedené inak:

- značka – dopravná značka,
- zariadenie – dopravné zariadenie,
- autobus – autobus alebo trolejbus,¹⁵
- návěstidlo – návěstidlo svetelných signálov alebo návěstidlo premenných dopravných značiek, podľa zodpovedajúceho kontextu,
- krajnica – spevnená časť krajnice.

1.14.4 Smer premávky a smer jazdy

Z dôvodov presnosti TP dôsledne rozlišujú medzi smerom premávky a smerom jazdy:

- **smer premávky** je smer pohybu vozidiel pozdĺž vozovky; možné sú tak dva smery premávky,
- **smer jazdy** je smer pohybu vozidiel cez uzlový bod alebo iný obdobný priestor (napr. pripojenie príľahlej nehnuteľnosti); smer jazdy môže byť priamo, vľavo alebo vpravo.

Vozovka môže byť v zmysle uvedeného buď obojsmerná, kedy sú povolená oba smery premávky alebo jednosmerná, kedy je povolený len jeden smer premávky. Je potrebné rozlišovať medzi obojsmernou cestou a obojsmernou vozovkou: obojsmerná cesta môže byť tvorená buď jednou obojsmernou vozovkou alebo dvoma jednosmernými vozovkami (smerovo rozdelená cesta).

Otáčanie vozidiel nie je smerom jazdy, ale zmenou smeru premávky.

1.15 Prechodné ustanovenia

1.15.1 Existujúce dopravné značenie

Dopravné značenie existujúce ku dňu účinnosti týchto TP zostáva v platnosti a nestanovuje sa termín na jeho zosúladenie s ustanoveniami týchto TP.

Upozorňuje sa však na to, že značky umiestnené podľa staršej legislatívy, pre ktoré neexistuje zodpovedajúca značka podľa aktuálnej legislatívy, sú neplatné a je potrebné ich odstrániť. Odstránenie značiek, ktoré stratili platnosť, nie je zmenou miestnej úpravy cestnej premávky a preto na ich odstránenie nie je potrebné nové určenie použitia.

V reakcii na podnety verejnosti, orgánov štátnej správy a samosprávy k existujúcemu dopravnému značeniu postupujú správcovia ciest, určujúce orgány a ostatné dotknuté subjekty podľa požiadaviek týchto TP tak, aby odstránili zistené rozpory s týmito TP.

Upozorňuje sa na to, že v prípadoch, kedy je dopravné značenie použité v rozpore s týmito TP, a to vrátane dopravného značenia určeného a použitého odo dňa účinnosti TP, nie sú tým nijako dotknuté povinnosti účastníkov cestnej premávky vyplývajúce zo [Z5]¹⁶ a [Z19].

1.15.2 Obnova existujúceho dopravného značenia

Pri obnove dopravného značenia existujúceho ku dňu účinnosti týchto TP sa musí vždy preveriť, či obnovované dopravné značenie nie je v rozpore s platnou legislatívou. V prípade zistenia rozporu sa takéto značenie nesmie obnoviť a je potrebné nové určenie použitia dopravného značenia.

Pri obnove dopravného značenia sa tiež preveruje, či obnovované dopravné značenie nie je v rozpore s požiadavkami týchto TP. V prípade zistenia rozporu sa takéto dopravné značenie pri jeho obnove uvedie do súladu s požiadavkami týchto TP, čo si spravidla vyžaduje nové určenie použitia dopravného značenia. Výnimkami z tohto postupu sú:

1. prípady bezodkladnej výmeny dopravných značiek alebo dopravných zariadení z dôvodu ich náhleho nepredvídateľného poškodenia alebo zničenia, napr. v dôsledku dopravnej nehody; poškodenia dopravných značiek a dopravných zariadení vyplývajúce z dlhotrvajúcich faktorov (napr. hrdzavenie a pod.) taký postup neodôvodňujú a majú sa obnovovať podľa týchto TP,

¹⁵ Autobusy a trolejbusy na značkách v zmysle platnej legislatívy vyznačujú rovnakým symbolom.

¹⁶ Najmä § 3 ods. 2 písm. b).

2. prípady, kedy objektívne priestorové obmedzenia neumožňujú uvedenie existujúceho dopravného značenia do súladu s požiadavkami týchto TP alebo by takéto úpravy boli neprimerane nákladné, prípadne by viedli k zníženiu počtu parkovacích miest tam, kde ich je kritický nedostatok,¹⁷
3. existujúce priechody pre chodcov a priechody pre cyklistov, ktoré nespĺňajú požiadavky týchto TP na ich zriaďovanie, najmä pokiaľ ide o dĺžku a počet križovaných jazdných pruhov, avšak potreba ich zariadenia vyplýva z požiadaviek týchto TP, sa smú obnoviť aj bez uvedenia do súladu s požiadavkami týchto TP za predpokladu, že na nich v minulosti nedošlo k nehode; toto ustanovenie sa nevzťahuje na také priechody, ktoré nespĺňajú požiadavku týchto TP na existenciu pešej, resp. cyklistickej infraštruktúry, po oboch stranách vozovky.

Pri vykonaní obnovy dopravného značenia musia obnovené značky zodpovedať vizuálnym a technickým požiadavkám (napr. rozmery, tvary, farby značiek, kadencie a hrúbky čiar, požiadavky na viditeľnosť, zhotovenie atď.) určených v týchto TP a v nadväzujúcich TPR, najmä v [T7] až [T10]. K nahrádzaniu značky alebo zariadenia významovo rovnakou značkou alebo zariadením podľa novej legislatívy majúcom odlišné grafické vyhotovenie pozri 2.2.

Ak sa v jednom priečnom reze obnovuje aspoň jedna dopravná značka, musia sa obnoviť všetky takto umiestnené značky tak, aby boli zabezpečené kompatibilné vizuálne charakteristiky. Ak sa obnovuje dopravná značka, ktorá sú súčasťou ucelenej zostavy dopravného značenia (napr. zostavy smerových značiek pred križovatkou a v križovatke), musia sa obnoviť všetky dopravné značky ucelenej zostavy. Požiadavky tohto odseku sa rovnako vzťahujú na dopravné zariadenia.

Pri obnove smerovacích tabúl sa musia vždy obnoviť všetky smerovacie tabule v celej zákrute (ak ich je viac), pričom v prípade viacerých zákrut nasledujúcich krátko po sebe sa musí obnova vykonať na všetkých takýchto zákrutách. Pri obnove smerových stĺpikov sa vždy obnovuje sekvencia aspoň 20 stĺpikov za sebou a musia sa obnoviť stĺpiky po oboch stranách vozovky v rámci stanoveného úseku. Zároveň platí, že poškodenie jednotlivého smerového stĺpika nie je dôvodom na jeho výmenu, pokiaľ z každej sekvencie 5 smerových stĺpikov za sebou sú 4 nepoškodené. Stĺpiky s výstrahou sa neobnovujú.

1.15.3 Dopravné značenie v realizácii alebo v príprave

Dopravné značky a dopravné zariadenia sa smú do 12 mesiacov od účinnosti týchto TP použiť aj v prípade, ak je ich použitie v rozpore s týmito TP, ak platí aspoň jedna z nasledujúcich podmienok:

- predmetné dopravné značenie sa realizuje na základe zmluvy uzatvorenej do dňa účinnosti týchto TP, nie však skôr ako 1. apríla 2020,
- predmetné dopravné značenie sa realizuje na základe zmluvy uzatvorenej na základe verejného obstarávania započatého do dňa účinnosti týchto TP, nie však skôr ako 1. apríla 2020,
- použitie predmetného dopravného značenia bolo určené do dňa účinnosti týchto TP, nie však skôr ako 1. apríla 2020.

Upozorňuje sa však, že u starších projektov je možný rozpor s platnou legislatívou: v prípade rozporov s legislatívou sa nesmie postupovať podľa tohto článku, ale výlučne len podľa prechodných ustanovení príslušného právneho predpisu, ak takéto existujú.

¹⁷ Tieto TP napríklad požadujú o niečo väčšie rozmery parkovacích miest pri pouličnom parkovaní ako sú minimálne požiadavky STN 736056: 1987, čo je dané podstatnými zmenami vo vozovom parku od doby vydania príslušnej normy. Stavebné prevedenie existujúcich ciest a verejných parkovísk (najmä na sídliskách) však spravidla zodpovedá minimálnym požiadavkám normy a tak aj mierne zväčšenie parkovacích miest môže v niektorých prípadoch znamenať potrebu stavebných úprav, prípadne priestorovo vôbec nie je možné. V niektorých lokalitách je kritický nedostatok parkovacích miest a aj strata jedného či dvoch miest je významným negatívnym vplyvom. Preto sa v týchto prípadoch aj pri obnove dopravného značenia smú ponechať existujúce parkovacie miesta v pôvodných rozmeroch, ktoré sú menšie ako požadujú tieto TP pri pouličnom parkovaní.

2 Všeobecné zásady

2.1 Skladba a členenie dopravného značenia

Dopravné značenie sa skladá z dopravných značiek a dopravných zariadení. Súčasťou dopravného značenia sú tiež svetelné signály dávane svetelnými signalizačnými zariadeniami.

Členenie dopravného značenia podľa jednotlivých charakteristík je nasledovné:

1. Podľa doby použitia sa dopravné značky a dopravné zariadenia členia na:
 - a) **trvalé**, ktorých použitie bolo určené na dobu neurčitú,
 - b) **dočasné**, ktorých použitie bolo určené na dobu určitú – táto doba môže byť vymedzená konkrétnymi dátumami alebo vo vzťahu k trvaniu určitej udalosti, opatrenia, javu atď.^{18 19}

Z hľadiska významu pre účastníkov cestnej premávky nie je rozdiel medzi trvalými a dočasnými dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami.
2. Podľa roviny vyobrazenia sa dopravné značky členia na:
 - a) **zvislé**, ktoré sa vyobrazujú v (približne) zvislej rovine na konštrukčnom podklade, spravidla umiestnenom na nosiči,
 - b) **vodorovné**, ktoré sa vyobrazujú na povrchu cesty alebo na povrchu iného premávkového, príp. nepremávkového priestoru.
3. Podľa spôsobu vyobrazenia sa zvislé dopravné značky členia na:
 - a) **nepremenné**, ktoré sú pevne vyobrazené na podkladovej doske,
 - b) **premenné**, ktoré sú vyobrazené na návěstidle premenných dopravných značiek; tieto sa ďalej členia na:
 - i) **spojité**, ktorých vyobrazenie je zhodné s nepremennými dopravnými značkami,
 - ii) **nespojité**, ktoré sa vyobrazujú formou svietiacich bodov, majú zjednodušené grafické vyhotovenie a odlišné farebné vyhotovenie voči nepremenným dopravným značkám.²⁰
4. Podľa umiestnenia voči vozovke sa zvislé dopravné značky a návěstidlá členia na:
 - a) **prízemné**, ktorých spodná hrana sa nachádza $\leq 3,5$ m nad najvyšším bodom vozovky v danom priečnom reze,
 - b) **výškové**, ktorej spodná hrana sa nachádza $> 3,5$ m nad najvyšším bodom vozovky v danom priečnom reze,

pričom pri zostave spolu umiestnených značiek alebo návěstidiel sa všetky prvky zostavy posudzujú spoločne podľa najnižšie umiestnenej značky alebo návěstidla.
5. Podľa plochy sa zvislé dopravné značky členia na:
 - a) **maloplošné**, ktorých plocha prednej strany je $\leq 3,0$ m²,
 - b) **veľkoplošné**, ktorých plocha prednej strany je $> 3,0$ m²,
6. Podľa spôsobu dávania sa svetelné signály členia na:
 - a) **prepínané**, ktoré majú na návěstidle pridelenú vlastnú pozíciu, ktorá môže byť rozsvietená alebo zhasnutá, prípadne môže byť rozsvetovaná prerušovane,
 - b) **premenné**, ktoré sa zobrazujú na tej istej ploche návěstidla.

¹⁸ Napríklad po dobu realizácie konkrétnej stavby, po dobu trvania konkrétnej spoločenskej udalosti a pod.

¹⁹ Z právneho hľadiska je dočasnou dopravnou značkou a dočasným dopravným zariadením aj značka alebo zariadenie použité policajtom, vojenským policajtom alebo správcom tunela v nevyhnutných prípadoch podľa [Z5] § 61 ods. 3 resp. ods. 4 bez predchádzajúceho určenia ich použitia.

²⁰ [Z19] § 13 ods. 8; tieto značky majú inverzné vyhotovenie čiernej a bielej farby, okrem značiek o jazde po krajnici, ktoré sú vyobrazené na čiernom podklade namiesto modrého.

7. Dopravné zariadenia sa podľa svojho účelu členia na:²¹
- svetelné signalizačné zariadenia**, ktoré sú určené na dávanie svetelných signálov,
 - vodiace zariadenia**, ktoré sú určené na vedenie a usmerňovanie premávky,²²
 - výstražné zariadenia**, ktoré sú určené na varovanie účastníkov cestnej premávky najmä prostredníctvom svetelných efektov,²³
 - parkovacie zariadenia**, ktoré sú určené na vedenie a usmerňovanie statickej premávky alebo na iné účely bezprostredne súvisiace so stáťím vozidiel,²⁴
 - záchytné zariadenie**, ktoré sú určené najmä na zabránenie nárazu vozidiel do pevnej prekážky, na zabránenie nekontrolovanému opusteniu vozovky alebo naopak na zabránenie vstupu na vozovku,²⁵
 - ostatné zariadenia**, ktoré sú určené na iné účely ako je uvedené vyššie.²⁶

Tieto TP upravujú všeobecné zásady používania dopravného značenia a zásady používania zvislých aj vodorovných značiek, svetelných signalizačných zariadení a svetelných signálov, vodiacich zariadení a niektorých ďalších dopravných zariadení súvisiacich s riešenou problematikou (napr. návěstidlá PDZ). Niektoré rozsiahlejšie problematiky (napr. smerové dopravné značky) alebo niektoré špecifické použitia a problematiky (napr. označovanie pracovných miest, parkovacie zariadenia, záchytné zariadenia atď.) upravujú osobitné TPR.

2.2 Použitie a určenie použitia

2.2.1 Použitie dopravnej značky alebo dopravného zariadenia

Použitím dopravnej značky alebo dopravného zariadenia je taká zmena v dopravnom značení, pri ktorej dochádza k zmene miestnej úpravy cestnej premávky. To znamená, že:

- Použitím **JE** najmä umiestnenie/vyznačenie dopravnej značky alebo dopravného zariadenia, ich odstránenie alebo zmena v ich umiestnení, polohe alebo vyobrazení, napr. otočenie, premiestnenie,²⁷ čiastočné alebo úplné zakrytie, prelepenie časti značky iným významovým symbolom alebo symbolmi, doplnenie alebo odstránenie oranžového kríža atď. V prípade premenných dopravných značiek je potrebné rozlišovať medzi návěstidlom PDZ (ide o dopravné zariadenie) a samotnými premennými dopravnými značkami vyobrazovanými na návěstidle: v tomto prípade je použitím jednak umiestnenie či odstránenie návěstidla, jednak každá zmena vyobrazenej PDZ.
- Použitím **NIE JE** najmä obnova dopravného značenia a odstránenie značky, ktorá po zmene legislatívy stratila význam. Pri obnove dopravného značenia nedochádza k zmene miestnej úpravy cestnej premávky, ak má dopravná značka alebo zariadenie nahrádzajúce pôvodnú značku alebo zariadenie rovnaký význam. Rovnaký význam má pritom aj v prípade, ak sa zmenia vizuálne charakteristiky (napr. výkonnostná trieda retroreflexie, kadencia prerušovanej čiary...) alebo ak sa značka alebo zariadenie podľa starších predpisov nahrádza značkou alebo zariadením podľa novších predpisov s odlišným grafickým vyhotovením, ktoré však významovo zodpovedá pôvodnej značke.²⁸

²¹ Niektoré dopravné zariadenia môžu mať viac účelov, napr. návěstidlo PDZ môže byť v líniovom riadení súčasne svetelným signalizačným zariadením (môže vyobrazovať Z 253 pri otvorenom pruhu a dávať pruhové signály pri uzatvorenom pruhu).

²² Zariadenia na označenie dočasných alebo trvalých prekážok, smerové stĺpiky, vodiace prahy, vodiace obruby atď.

²³ Pojazdné uzávierkové tabule, varovné osvetlenie atď.

²⁴ Parkovacie stĺpiky, parkovacie závary, stojany na bicykle atď.

²⁵ Zvodidlá, zábradlia, tlmiče nárazu, zábradlia atď.

²⁶ Návěstidlá premenných dopravných značiek, panely na prevádzkové informácie, panely na sieťové riadenie cestnej premávky, doplnkové zariadenia k svetelným signálom, dopravné zrkadlá, ukazovatele smeru a sily vetra atď.

²⁷ Osobitne sa upozorňuje na to, že aj premiestnenie značiek Obec a Koniec obce JE zmenou miestnej úpravy cestnej premávky a vyžaduje si určenie použitia týchto značiek.

²⁸ Napríklad nahradenie značky Dialnica podľa vyhlášky 9/2009 Z. z. (symbol diaľnice na modrom obdĺžnikovom podklade) značkou Dialnica podľa [Z19] (symbol diaľnice na zelenom štvorcovom podklade) alebo nahradenie pôvodnej značky so žltým alebo žltozeleným lemom alebo podkladom podľa vyhlášky 9/2009 Z. z. významovo rovnakou značkou podľa [Z19] bez takéhoto lemu alebo podkladu (ktorý [Z19] už nepripúšťa, nakoľko je v rozpore so [Z20] a [Z21] a STN EN 12899-1).

2.2.2 Určenie použitia dopravnej značky alebo dopravného zariadenia

S výnimkou zákonom stanovených prípadov musí byť každé použitie dopravnej značky alebo dopravného zariadenia vopred určené príslušným orgánom.²⁹

Z dokumentácie, ktorá je neoddeliteľnou prílohou určenia použitia dopravných značiek a dopravných zariadení určujúcim orgánom (pozri 1.4), musia byť nepochybne zrejmé všetky relevantné charakteristiky použitia dopravného značenia, najmä poloha, orientácia, farebnosť, rozmery atď.

V prípade smerových značiek a premenných dopravných značiek je však prípustné, aby boli presné technické charakteristiky špecifikované dodatočne vo výrobo-technickej dokumentácii pod podmienkou schválenia tejto dokumentácie určujúcim orgánom pred použitím značiek – takúto podmienku určujúci orgán výslovne uvedie v určení použitia dopravných značiek a dopravných zariadení.

V prípade PDZ musí zároveň dokumentácia vopred jednoznačne definovať každé použitie PDZ na návestidle na základe vstupných podmienok (napr. stav premávky a vozovky, počasie, mimoriadne udalosti atď.) formou presnej špecifikácie algoritmov a/alebo postupov; to sa smie špecifikovať aj formou odkazu na vhodný technický predpis alebo obdobnú technickú špecifikáciu. Určenie použitia PDZ a ich návestidiel nesmie pripúšťať voľné operatívne rozhodovanie správcu cesty alebo inej osoby o voľbe zobrazených značiek alebo signálov inak ako podľa určených postupov, s výnimkou vypnutia návestidiel PDZ alebo ich prevedenia do základného (bezpečného) stavu napr. pri poruchách alebo údržbe.

2.2.3 Určenie použitia svetelných signálov

Použitie svetelných signálov sa priamo neurčuje. Signály sa však dávajú prostredníctvom svetelných signalizačných zariadení, ktoré sú dopravnými zariadeniami a ich použitie musí byť preto vopred určené, čím sa nepriamo určuje aj použitie samotných svetelných signálov.

Pre svetelné signalizačné zariadenia musí dokumentácia, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou určenia ich použitia jednoznačne špecifikovať okrem atribútov uvedených v 2.2.2 aj:

1. definíciu prípustných fáz a fázových prechodov v súlade s 2.5.4.5,
2. v prípade zapojenia do najmä strategických systémov riadenia (pozri 2.5.4.1) konkrétny systém formou odkazu na zodpovedajúcu technickú špecifikáciu a ak je to potrebné, aj relevantnú parametrizáciu tohto systému.

Dynamické zmeny v trvaní fáz, v ich poradí a dĺžke cyklu, resp. rôznych variantov týchto parametrov v závislosti od vstupných podmienok (stav premávky, deň v týždni, čas, výskyt mimoriadnej udalosti atď.) sa nepovažujú za zmenu použitia svetelného signalizačného zariadenia za predpokladu dodržania okrajových podmienok špecifikovaných v určení použitia SSZ (napr. minimálnu a maximálnu prípustnú dobu trvania fázy).

2.3 Základné zásady

2.3.1 Vymedzenie

Pri použití každej dopravnej značky a každého dopravného zariadenia sa musia dodržať nasledujúce základné zásady:

1. zásada nevyhnutnosti podľa 2.3.2,
2. zásada jednoduchosti podľa 2.3.3,
3. zásada jednoznačnosti podľa 2.3.4,
4. zásada konzistentnosti podľa 2.3.5,
5. zásada špecifickosti podľa 2.3.5,
6. zásada nenulovej regulácie podľa 2.3.7,

pričom sa súčasne musia dodržať implementačné zásady podľa 2.3.8

²⁹ [Z5] § 61 ods. 2 až 4, [Z1] § 3

2.3.2 Zásada nevyhnutnosti

Dopravné značky a dopravné zariadenia sa smú používať len v takom rozsahu a takým spôsobom, ako to nevyhnutne vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.³⁰

Táto zásada vyplýva z platnej národnej legislatívy a z medzinárodných zmlúv, ktorými je Slovenská republika viazaná, pričom z nej tiež vyplývajú všetky ostatné základné zásady.

Úprava cestnej premávky sa prednostne vykonáva prostredníctvom všeobecných pravidiel vyplývajúcich zo [Z5] a miestna úprava dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami podľa [Z19] sa vykonáva len v miere, ktorá je nevyhnutná pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Nadmerné a neodôvodnené používanie dopravných značiek a dopravných zariadení má v konečnom dôsledku negatívny vplyv najmä na bezpečnosť cestnej premávky, nakoľko účastníci cestnej premávky nie sú schopní venovať dostatok pozornosti príliš veľkému počtu značiek,³¹ čím sa zvyšuje riziko prehladnutia značiek nevyhnutných pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

S ohľadom na definíciu bezpečnosti cestnej premávky („neohroziť“) a jej plynulosti („neobmedziť viac ako je nevyhnutné“) sa uvedené ustanovenie aplikuje nasledovne:

1. bezpečnosť cestnej premávky:

Dopravná značka alebo dopravné zariadenie sa považujú za použité v súlade so zásadou nevyhnutnosti, ak ich použitie preukázateľne znižuje riziko ohrozenia účastníkov cestnej premávky a/alebo tretích osôb na živote, zdraví alebo majetku, pričom spoločenské prínosy z takto zníženého rizika prevažujú nad priamymi finančnými nákladmi, ako aj spoločenskými nákladmi, ktoré si takéto použitie vyžaduje.³²

2. plynulosť cestnej premávky:

Dopravná značka alebo dopravné zariadenie sa považujú za použité v súlade so zásadou nevyhnutnosti, ak ich použitie preukázateľne znižuje mieru obmedzovania účastníkov cestnej premávky a/alebo tretích osôb, pričom spoločenské prínosy z takto zníženej miery vzájomného obmedzovania prevažujú nad priamymi finančnými nákladmi, ako aj spoločenskými nákladmi, ktoré si takéto použitie vyžaduje.³²

3. nadradenosť bezpečnosti nad plynulosťou:

Ak by pri určitej úprave cestnej premávky – či už vyplývajúcej zo všeobecných pravidiel alebo z miestnej úpravy dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami – mohlo dôjsť k rozporu medzi vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky a vplyvom na plynulosť cestnej premávky, má pri rozhodovaní prednosť bezpečnosť pred plynulosťou s výnimkou prípadov, keď by spoločenské výnosy zo zvýšenia bezpečnosti boli podstatne nižšie ako a spoločenské náklady zo zníženia plynulosti.³²

Positívny vplyv na bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky sa musí riadne a konkrétne zdôvodniť a preukázať. Takýto vplyv sa preukazuje prostredníctvom objektívne získaných dát a/alebo overiteľných výsledkov vedeckého výskumu.³³

Vplyv na bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky nie je potrebné preukazovať, ak konkrétne použitie značky v konkrétnej situácii a za konkrétnych podmienok výslovne požadujú platné legislatívne predpisy alebo TPR vydané odo dňa účinnosti týchto TP.

Na preukázanosť je tiež prípustné použiť vhodný zahraničný technický predpis alebo inú technickú špecifikáciu z krajín, ktoré sú členskými štátmi Európskej únie a signatármi [Z20] a ktoré majú významne nižšiu mieru nehodovosti ako Slovenská republika,³⁴ ak Ministerstvo dopravy SR vydá

³⁰ [Z5] § 61 ods. 1

³¹ To vyplýva zo skutočnosti, že vodič musí v prvom rade venovať pozornosť okamžitej situácii v cestnej premávke a sústrediť sa na vedenie vozidla. Za týchto okolností môže bezpečne venovať len obmedzenú časť svojej pozornosti sledovaniu dopravných značiek. Pri nadmernom množstve značiek preto nie je schopný zaregistrovať a správne pochopiť všetky značky.

³² Spoločenskými nákladmi môžu byť napr. zníženie plynulosti cestnej premávky, časové straty, zvýšené náklady na palivá a pod. Spoločenskými výnosmi je najmä zníženie nehodovosti v prípade opatrení na zvýšenie bezpečnosti, v prípade opatrení na zvýšenie plynulosti zníženie časových strát. Socioekonomická efektívnosť sa stanovuje štandardnou CBA analýzou (analýza výnosov a nákladov) podľa metodiky Európskej komisie *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects* (Príručka k Analýze výnosov a nákladov investičných projektov); podrobnosti uvádza kapitola 3 Doprava vrátane hodnotenia spoločenských nákladov nehodovosti (resp. spoločenských výnosov z jej zníženia), cestovných časov atď. Použije sa zjednodušené hodnotenie zamerané len na opatrenia v dopravnom značení.

³³ Publikácie, články zverejnené v recenzovaných časopisoch. Je potrebné porovnať výsledky viacerých prác na danú tému (ak sú k dispozícii).

³⁴ Podľa údajov Eurostatu, v prepočte na mobilitu obyvateľstva (najmä počet obetí na miliardu precestovaných kilometrov).

súhlas s použitím konkrétneho zahraničného technického predpisu alebo technickej špecifikácie. Prednostne sa používajú technické predpisy uvedené v 1.12, s prihliadnutím na prípadné rozdiely v platnej legislatíve alebo v súvisiacich technických predpisoch.

Z vyššie uvedeného tiež vyplýva:

- značky sa nesmú použiť bez riadneho posúdenia rizík, ktoré sa majú použitím daných dopravných značiek a dopravných zariadení zmierniť (použitie „pre každý prípad“),
- na posúdenie, či je isté použitie dopravných značiek a dopravných zariadení nevyhnutné pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, sú rozhodujúce objektívne získané dáta, výstupy vedeckého výskumu, legislatívne predpisy alebo ďalšie technické predpisy na navrhovanie dopravného značenia dopĺňajúce a spresňujúce ustanovenia týchto TP pre konkrétne problematiky,
- akákoľvek výstraha alebo regulácia vyplývajúca z dopravných značiek a dopravných zariadení musí byť primeraná miestnym pomerom, nakoľko opakované nadmerné upozorňovania a regulácie nezodpovedajúce miestnym pomerom vedú k nedôvere účastníkov cestnej premávky k dopravnému značeniu a vo výsledku k jeho nízkej akceptácii

Pri aplikácii zásady nevyhnutnosti ďalej treba brať do úvahy, že cestná premávka môže mať negatívny vplyv na životné prostredie a tým nepriamo predstavuje určitú mieru ohrozenia zdravia a majetku účastníkov cestnej premávky a tretích osôb.³⁵ Cestná premávka môže tiež obmedzovať jej účastníkov a/alebo tretie osoby prostredníctvom vplyvov, ktoré nemusia bezprostredne ohrozovať ich zdravie alebo majetok, avšak znižujú kvalitu života napr. nadmerným hlukom, zaberaním verejných priestranstiev parkujúcimi vozidlami a pod.

S ohľadom na to sa dopravná značka alebo dopravné zariadenie považujú za použité v súlade so zásadou nevyhnutnosti aj vtedy, ak preukázateľne takéto negatívne vplyvy zmierňujú, najmä prostredníctvom:³⁶

- zvýhodňovania spôsobov dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, oproti spôsobom dopravy, ktoré sú k nemu menej šetrné, teda napr. zvýhodňovania vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb, cyklistov, bezemisných či nízkoemisných vozidiel³⁷ atď.
- obmedzovania jazdy hlučných vozidiel³⁸ najmä v rezidenčných oblastiach, v blízkosti nemocníc, škôl a pod. na nevyhnutné minimum (napr. len dopravná obsluha),
- zákaz jazdy iných ako nemotorových vozidiel v ekologicky citlivých územiach alebo umožnenie premávky v takýchto územiach len pre bezemisné, príp. nízkoemisné vozidlá;³⁷ tiež v blízkosti zdrojov pitnej vody zákaz jazdy vozidiel prepravujúcich náklad, ktorý môže spôsobiť znečistenie vody a pod.,
- aplikáciou parkovacích politík, ktoré vhodným spôsobom regulujú využívanie verejných priestranstiev na parkovanie vozidiel tak, aby sa zvýšila kvalita života miestnych obyvateľov.

Aj v prípade takéhoto použitia však stále platí podmienka primeranosti, teda že spoločenské prínosy z takto znížených negatívnych vplyvov cestnej premávky prevažujú nad priamymi finančnými nákladmi, ako aj externými spoločenskými nákladmi, ktoré si takéto použitie vyžaduje.³⁹

³⁵ Živá a neživá príroda je majetok konkrétnych osôb alebo celospoločenský (verejný) majetok.

³⁶ Uvedené body sú príklady, možné sú však aj iné použitia na dosiahnutie zmiernovania negatívnych vplyvov cestnej premávky na životné prostredie a kvalitu života.

³⁷ Najmä vozidlá, ktorých jediným zdrojom energie je elektrina, plug-in hybridné vozidlá, vozidlá s pohonom na H₂ a pod.

³⁸ Predovšetkým ťažkých viacnávratových vozidiel (spravidla nákladných).

³⁹ V dôsledku zvýhodnenia niektorého spôsobu dopravy sú iné spôsoby dopravy samozrejme znevýhodnené, takéto znevýhodnenie však nesmie byť neprimerané: napr. zriadenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu je samo osebe legitímnym opatrením, ak sa však zriadi na takom mieste a takým spôsobom, že ako dôsledok tohto opatrenia vzniknú na cestách v okolí rozsiahle kolóny vozidiel, resp. sa rozsah a počet kolón vozidiel výrazne zvýši, ide o porušenie zásady nevyhnutnosti.

2.3.3 Zásada jednoduchosti

Dopravné značky a dopravné zariadenia smú poskytovať len také informácie, ktorých znalosť je pre účastníkov cestnej premávky potrebná pre bezpečnú a plynulú jazdu, pričom musia byť vyjadrené čo najjednoduchším a súčasne ľahko pochopiteľným spôsobom.

Zásada jednoduchosti vychádza zo skutočnosti, že vodič musí v prvom rade venovať pozornosť okamžitej situácii v cestnej premávke a sústrediť sa na vedenie vozidla. Za týchto okolností dokáže bezpečne venovať len obmedzenú časť svojej pozornosti sledovaniu dopravného značenia, jeho pochopeniu a následnému rozhodovaniu. V praxi zásada jednoduchosti znamená:

1. Ak je určitú miestnu úpravu cestnej premávky možné dosiahnuť viacerými spôsobmi, použije sa spôsob, ktorý je pre účastníkov najjednoduchší a najviac intuitívny. Rovnaké, resp. analogické situácie a prvky sa majú značiť rovnako, resp. analogicky a naopak, rôzne situácie a prvky sa majú značiť rôzne.
2. Pri návrhu dopravného značenia sa musí dôsledne analyzovať rozsah informácií, ktorých znalosť je pre účastníkov cestnej premávky potrebná pre bezpečnú a plynulú jazdu a na dopravnom značení uvádzať len také informácie, ktoré túto podmienku spĺňajú. Uvádzanie komplexných informácií je neprípustné, nakoľko zásadným spôsobom zvyšuje riziko prehliadnutia nevyhnutne potrebnej informácie (tzv. „informačné zahltenie“).
3. Množstvo poskytovaných informácií musí byť čo najmenšie. Ak je s ohľadom na miestne pomery nevyhnutné poskytnúť väčší rozsah informácií, musia sa tieto informácie rozdeliť na viacero značiek s dostatočnými vzájomnými pozdĺžnymi vzdialenosťami tak, aby účastníci cestnej premávky mali dostatok času na postupné konzumovanie informácií.
4. Niektoré okruhy informácií môžu byť potrebné len pre časť účastníkov cestnej premávky. V takom prípade sa musí zohľadniť fakt, či je takáto skupina účastníkov dostatočne veľká na to, aby takéto informácie boli podávané a teda konzumované aj účastníkmi, pre ktorých potrebné nie sú. Ideálne sa za týmto účelom umiestnia samostatné značky, z ktorých povahy a vyobrazenia je zrejmé, že sú určené len pre niektorých účastníkov.⁴⁰
5. Pokiaľ je to možné, preferuje sa podávanie informácií grafickými symbolmi pred textovým podaním. Význam grafických symbolov však musí byť intuitívne zrejmý a grafické symboly musia byť vopred schválené v legislatívnych alebo technických predpisoch: ak nie je schválený vhodný grafický symbol, podá sa daná informácia textovým vyjadrením.

2.3.4 Zásada jednoznačnosti

Dopravné značky a ich kombinácie sa musia používať tak, aby poskytovali jasný, jednoznačný a najmä okamžitý výklad ich významu vrátane miesta, času a rozsahu platnosti.

Účastník cestnej premávky nemá časový priestor na hlbšiu analýzu významu komplexných kombinácií dopravných značiek a/alebo dopravných zariadení, najmä ak je ich význam spresňovaný, dopĺňaný, obmedzovaný alebo rozširovaný dodatkovými tabuľkami.

Vzhľadom na to nie je prípustné používať komplexné kombinácie dopravných značiek, ktorých význam je síce pri podrobnej analýze možné jasne stanoviť, avšak pochopenie tohto významu je príliš zložitá na to, aby ho účastník cestnej premávky jednoznačne pochopil ihneď po prečítaní značiek.

Komplexnejšie kombinácie dopravných značiek sa však pripúšťajú v prípade značiek regulujúcich statickú premávku, kde sa jednak predpokladá viac časového priestoru na pochopenie významu značiek, jednak sú z podstaty parkovacích politík takéto komplexnejšie úpravy nevyhnutné. Avšak aj v týchto prípadoch sa musí v súlade so zásadou jednoduchosti (pozri 2.3.3) voľiť najjednoduchší možný spôsob vyjadrenia takejto komplexnej regulácie.⁴¹

Regulácie vyplývajúce zo značiek o spôsobe jazdy okrem značiek umiestnených na vozidle alebo spoločne s výstražnou značkou, musia byť explicitne ukončené, ibaže ich platnosť končí na konci cesty, resp. v prípade pruhovo platných regulácií v mieste ukončenia jazdného pruhu. Nemusia sa ukončovať len taká regulácia, ktorá je ustanovená spoločne s výstražnou značkou.

⁴⁰ Typickým príkladom sú smerové značky: tieto sú určené len pre tých účastníkov cestnej premávky, ktorí nemajú miestnu znalosť. Zároveň zo zásady jednoduchosti vyplýva, že sa na takýchto značkách smú uvádzať len také ciele, ktoré sú v danom kontexte dostatočne významné, čo znamená, že informácia o smeroch jazdy k týmto cieľom musí byť potrebná pre významnú časť účastníkov cestnej premávky.

⁴¹ Ak sa napríklad ustanovuje spoplatnenie parkovania, je nevyhnutné použiť dodatkovú tabuľku Z 533 prípadne aj s určením účastníkov, ktorých sa to týka (alebo naopak netýka), časového obdobia ktorého sa to týka atď., avšak už samotné sadzby za parkovanie, pokuty a pod. sa na dopravných značkách neuvádzajú: tieto sú súčasťou napr. obchodných podmienok, všeobecne záväzných predpisov atď. a môžu byť uvedené na oddelene umiestnených plochách, ktoré nie sú dopravnými značkami.

2.3.5 Zásada konzistentnosti

Zvislé aj vodorovné dopravné značky a dopravné zariadenia nesmú byť vo vzájomnom rozpore, ani sa nesmú javiť, že sú vo vzájomnom rozpore.

V praxi táto zásada znamená:

1. Ak má viac regulačných značiek (vrátane vodorovných) aspoň sčasti spoločné miesto a čas platnosti a spoločných účastníkov cestnej premávky, pre ktorých platia, nesmú z nich vyplývať regulácie, ktoré sú vo vzájomnom rozpore.^{42 43}
2. Dopravné značky nesmú uvádzať informácie alebo výstrahy, ktoré sú vo vzájomnom rozpore. Ak je potrebné vyznačiť rôzne informácie, resp. výstrahy pre rôznych účastníkov cestnej premávky, rôzne smery jazdy, rôzne časové platnosti atď. alebo ak je potrebné vyznačiť alternatívne možnosti, musia sa tieto jasne rozlíšiť.⁴⁴
3. Dopravné značky sa nesmú použiť takým spôsobom, kedy síce nie sú vo vzájomnom rozpore, ale ich poloha, vizuálne prevedenie a iné charakteristiky môžu vyvolávať dojem vzájomného rozporu.⁴⁵
4. Ak sa použijú dočasné značky, musia sa trvalé značky, s ktorými by vznikol rozpor podľa bodu 1, po dobu použitia dočasných značiek zneplatniť (pozri 3.5.9).
5. Ak sa na miestnu úpravu cestnej premávky používajú premenné dopravné značky, nesmú sa v takomto úseku používať také značky, pri ktorých by mohol vzniknúť konflikt podľa bodu 1 s regulačnými značkami vyobrazenými na návěstidlách PDZ.⁴⁶

Dočasné nepremenné dopravné značky a trvalé aj dočasné premenné dopravné značky smú uvádzať informácie, ktoré sú v rozpore s informáciami uvedenými na trvalých nepremenných značkách, ak je zo spôsobu ich použitia zrejmé, že uvádzajú operatívnu zmenu v informáciách⁴⁷ a súčasne je takéto použitie krátkodobé.⁴⁸ Toto ustanovenie sa vzťahuje len na rozpory podľa bodov 2 a 3 a v žiadnom prípade sa nesmie uplatniť na rozpory regulácií podľa bodu 1

2.3.6 Zásada špecifickosti

Všeobecné pravidlá cestnej premávky sa smú vyznačiť zvislými regulačnými značkami len vtedy, ak je to vzhľadom na miestne pomery nevyhnutné.⁴⁹

Regulačné značky slúžia na špecifickú miestnu úpravu cestnej premávky. Vyznačenie všeobecných pravidiel regulačnými značkami sa považuje za nevyhnutné v nasledujúcich prípadoch:

⁴² [Z5] § 3 ods. 2 písm. b). Príkladom regulácií, ktoré sú vo vzájomnom rozpore, je súčasné umiestnenie značiek Prikázaný smer jazdy vľavo a Prikázaný smer jazdy vpravo na vyjadrenie toho, že možno jazdiť vľavo alebo vpravo: [Z5] účastníkovi cestnej premávky prikazuje poslúchnuť všetky pokyny vyplývajúce z dopravných značiek, avšak v tomto prípade účastník cestnej premávky nemá ako poslúchnuť pokyny oboch značiek (nedá sa ísť naraz vľavo aj vpravo). Takáto kombinácia je preto ilegálna. Správne je v takomto prípade použiť značku Prikázaný smer jazdy vľavo alebo vpravo, ktorá na rozdiel od vyššie uvedenej kombinácie umožňuje vodičovi si vybrať jeden z oboch smerov.

⁴³ Je však v poriadku, ak sú dve značky síce teoreticky v rozpore, avšak platia napríklad v rôznych časoch alebo pre rôznych účastníkov. Taktiež je v poriadku, ak jedna regulačná značka kladie určitý príkaz alebo zákaz pre jednu skupinu účastníkov a druhá regulačná značka v tom istom čase a na tom istom mieste kladie prísnejší príkaz alebo zákaz pre podskupinu tejto skupiny. Napr. najvyššia dovolená rýchlosť 80 km/h pre všetkých účastníkov a súčasne 60 km/h pre nákladné vozidlá: nejde o rozpor, nakoľko dodržaním obmedzenia na 60 km/h dodržia vodiči nákladných vozidiel aj obmedzenie na 80 km/h.

⁴⁴ V zmysle tejto zásady nie je napríklad prípustné uviesť na smerovej značke ten istý cieľ vo viacerých smeroch jazdy. Niekedy však môže byť vhodné alternatívne smerovanie do toho istého cieľa, v takom prípade však musí byť poskytnuté riadne rozlíšenie, napr. jeden smer všeobecne do príslušného sídla a iný smer ako preferovaný do určitej časti tohto sídla.

⁴⁵ Aj dojem vzájomného rozporu spôsobuje, že účastník cestnej premávky musí takýmto značkám venovať viac pozornosti ako je nevyhnutné len aby napokon pochopil, že v skutočnosti medzi nimi žiaden rozpor nie je. Príkladom môže byť kombinácia ZDZ Zákaz odbočenia vľavo spolu s VDZ Smerová šípka vpravo. Značky síce nie sú v rozpore a vyjadrujú v konečnom dôsledku tú istú reguláciu, avšak rôznymi spôsobmi, pričom medzi nimi vzniká vizuálny konflikt. Správne je v takom prípade použiť ZDZ Prikázaný smer jazdy vpravo prípadne nevyznačovať VZD Smerová šípka.

⁴⁶ Napr. v úseku líniového riadenia cestnej premávky sa najvyššia dovolená rýchlosť reguluje prostredníctvom PDZ. V takomto úseku sa preto nesmú používať trvalé či dočasné značky Z 253, Z 263, Z 267.

⁴⁷ Napr. pri uzávierke výjazdu z diaľnice je možné umiestniť informačnú tabuľu podľa [Z19] § 8 ods.2 a nie je zároveň nutné aj zneplatňovať smerové značky. Podobne sa smú používať PDZ na smerové riadenie cestnej premávky bez toho, aby bolo pri každej takejto zmene nutné modifikovať smerové značky (a teda ich tiež zbytočne a nákladne vyhotovovať ako PDZ).

⁴⁸ Trvanie musí posúdiť cestný správny orgán v konkrétnej situácii. V zásade by to ale nemalo byť viac ako 1 mesiac v prípade dočasných značiek a viac ako niekoľko desiatok hodín v prípade premenných značiek.

⁴⁹ [Z19] § 7 ods. 10

1. umiestnením Z 201 Daj prednosť v jazde!, Z 270 Zákaz zastavenia alebo Z 271 Zákaz stáť tam, kde takýto príkaz alebo zákaz síce vyplýva zo všeobecných pravidiel cestnej premávky, ale s ohľadom na miestne pomery to nemusí byť na prvý pohľad zrejmé,
2. umiestnením Z 272 Parkovanie na mieste, kde je parkovanie povolené aj bez použitia dopravnej značky, avšak s ohľadom na miestne pomery je vhodné, aby vodiči použili na parkovanie prednostne takto označené miesta.

Pripomienka platnosti všeobecných pravidiel sa však smie vyznačovať ako VDZ (pozri 4.6.4).

2.3.7 Zásada nenulovej regulácie

Nesmú sa používať sa také zvislé regulačné značky, ktoré nemenia právny stav.⁵⁰

Výnimky z tejto zásady sú:

1. vyznačenie všeobecného pravidla cestnej premávky regulačnou značkou v súlade so zásadou špecifickosti podľa 2.3.6,
2. opakovanie regulačných značiek na úseku ich platnosti podľa 3.5.5 a 3.5.6.

2.3.8 Implementačné zásady

Pri používaní dopravných značiek sa musia dodržať nasledujúce implementačné zásady:

1. Miestna úprava cestnej premávky dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami má **zmysluplným spôsobom dopĺňať** všeobecnú úpravu cestnej premávky danú legislatívou. Základným princípom je použiť tak málo dopravných značiek a dopravných zariadení ako je možné.
2. Pred návrhom použitia dopravných značiek a dopravných zariadení sa musí preveriť, či nie je možné požadované ciele a zlepšenie situácie v cestnej premávke dosiahnuť úpravou stavebného riešenia. Pokiaľ je to možné, **takéto opatrenia sa musia preferovať** pred miestnou úpravou cestnej premávky dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami.
3. Dopravné značky a dopravné zariadenia majú premávku organizovať, regulovať a usmerňovať **zmysluplným, bezpečným a jednotným spôsobom**, ktorý je primeraný miestnym pomerom a účastník cestnej premávky ho spravidla môže s prihliadnutím na miestne pomery očakávať.
4. Príliš veľký počet značiek v jednom priečnom reze alebo na krátkom úseku cesty postupne za sebou má negatívny vplyv na rozoznatelnosť a zrozumiteľnosť dopravných značiek. Takémuto hromadeniu značiek sa preto musí predchádzať. Ak sa tomu nie je možné v konkrétnom prípade vyhnúť, je potrebné najdôležitejšie značky umiestniť tak, aby boli lepšie viditeľné (napr. nad vozovkou). Výstražné a regulačné značky sa smú v takomto prípade vyhotoviť vo väčšej veľkosti ako vyplýva z 3.2.5 alebo doplniť prerušovaným žltým svetelným signálom; to nie je prípustné pre informačné značky.
5. Zvláštnu pozornosť treba venovať podpore pravidelnej verejnej doprave osôb, cyklistickej premávky, premávky bezemisných a/alebo nízkoemisných vozidiel³⁷ a ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky, najmä detí, seniorov a zdravotne postihnutých.
6. Na cestách sa smú umiestňovať len dopravné značky a dopravné zariadenia podľa platnej legislatívy, pričom možno použiť len také varianty dopravných značiek a dopravných zariadení vyplývajúcich z ich významu a neuvedených v príslušnej legislatíve, ktorých vzory ustanovujú predpisy schválené MDV SR;⁵¹ to rovnako platí pre používanie symbolov na dopravných značkách.⁵²

⁵⁰ [Z5] § 61 ods. 1. Príkladom ZDZ nijako nemeniacich právny stav je prikázaný smer jazdy všetkými technicky možnými smermi, umiestnenie značky zakazujúcej vjazd určitým vozidlám na mieste, kde už na základe inej značky platí zákaz vjazdu pre tieto vozidlá, vyznačenie najvyššej dovolenej rýchlosti zodpovedajúcej obmedzeniu vyplývajúcej zo všeobecných pravidiel (napr. obmedzenie 90 km/h mimo obce) atď.

⁵¹ napr. [T7] až [T10]

⁵² [Z19] § 29 ods. 2

2.3.9 Zákaz reklamy

Dopravné značky nie sú reklama.

Niektoré dopravné značky, najmä Z 330 Služby a smerové značky (číselný rozsah 360 – 389) smú síce poskytovať informácie o službách, zvláštnych cieľoch a turistických cieľoch vrátane služieb a cieľov komerčného charakteru, nesmú sa však používať za účelom ich propagácie.⁵³ Takéto značky slúžia na smerovanie k objektom služieb a zvláštnych a turistických cieľov alebo na ich označenie a smú sa na nich vyznačovať **len služby a ciele, ktoré sú relevantné pre významné množstvo účastníkov cestnej premávky a len v rozsahu, ktorý výslovne povoľujú tieto TP (pozri 3.9.3.5) alebo iné TPR.** Na smerových značkách alebo na dodatkových tabuľkách sa smú tieto služby a ciele bližšie určiť, napr. ich polohou alebo názvom či obdobným označením, ak je znalosť takejto informácie potrebná pre bezpečnú a plynulú jazdu (pozri zásadu jednoduchosti), a to najmä za účelom identifikácie:

- konkrétneho objektu z viacerých objektov rovnakého druhu v prípadoch, kde by mohlo dôjsť k vzájomnej zámene (napr. parkoviská v rámci parkovacieho systému),
- konkrétneho objektu aj tam, kde zámena priamo nehrozí, avšak je to potrebné z hľadiska orientácie (napr. názov priemyselného parku, štadióna, pamätihodnosti a pod.).

Komerčné názvy a iné komerčné označenia sa smú na tento účel použiť len v prípadoch, kedy iné označenie nie je dostatočne zrozumiteľné alebo jednoznačné, najmä ak je daný komerčný názov všeobecne známy alebo je jeho použitie potrebné na identifikáciu rozsiahlej siete služieb, do ktorej daný objekt patrí (napr. sieť čerpacích staníc a pod.).

Na značkách sa nesmú uvádzať doplnkové informácie, ktorých znalosť nie je nevyhnutná pre bezpečnú a plynulú jazdu, ako napr. otváracie hodiny, ceny atď.

2.4 Prednosť v jazde

2.4.1 Základy

Korektné riešenie prednosti v jazde najmä na križovatkách je kľúčovým faktorom bezpečnosti cestnej premávky a musí sa mu pri návrhu miestnej úpravy cestnej premávky venovať zvláštna pozornosť. Je potrebné sa vyhýbať stereotypnému posudzovaniu (napr. že cesta vyššej triedy má byť vždy cestou s prednosťou v jazde) a dôsledne posudzovať každý jednotlivý prípad. Vždy je tiež potrebné prihliadať na stavebné riešenie konkrétnej križovatky alebo toto riešenie prispôbiť zvolenému režimu a úprave prednosti v jazde na danej križovatke. Rovnako tak je kľúčovým faktorom návrh vodorovného značenia, ktoré musí zodpovedať zvolenému režimu prednosti v jazde.

2.4.2 Stavebné riešenie križovatiek

Križovatky musia byť na základe svojho stavebného riešenia včas a jednoznačne rozoznateľné aj účastníkmi cestnej premávky bez miestnej znalosti. Ak križovatka nie je bez miestnej znalosti dostatočne rozoznateľná, je nevyhnutné navrhnuť stavebné úpravy križovatky a jej okolia.

V križovatke sa musia zabezpečiť dostatočné rozhľady na priblíženie z vedľajšej cesty a vzájomnú viditeľnosť účastníkov cestnej premávky. Upozorňuje sa na to, že minimálne rozhľady podľa technických noriem a technických predpisov nemusia byť v praxi dostatočné. V prípade kosouhlých križovatiek (uhol menší ako 70° alebo väčší ako 110°) sa musí vždy osobitne preveriť, a to aj miestnou obhliadkou, či vodiči, ktorí majú dávať prednosť, dokážu včas rozoznať túto situáciu a či majú dostatočný rozhľad na cestu s prednosťou v jazde aj pri ostrom uhle križovania. **Treba pritom brať do úvahy obmedzené možnosti rozhľadu smerom vpravo najmä z kabín nákladných vozidiel, dodávok atď.** Ak takýto rozhľad nie je dostatočný, nemusí byť ani použitie značky Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! dostatočne bezpečné a je potrebné navrhnuť stavebné úpravy. Ak to nie je možné napr. pre okolitú zástavbu, je potrebné premávku na križovatke riadiť svetelnými signálmi alebo spomaliť premávku na hlavnej ceste stavebnými opatreniami: len obmedzenie rýchlosti dopravnou značkou nie je dostatočne bezpečné.

Križovatky so zalomenou prednosťou v jazde sú z hľadiska prednosti v jazde vždy podstatne nebezpečnejšie ako križovatky, v ktorých hlavná cesta vedie (približne) priamo. Ak sa v danom prípade nedá vyhnúť zalomenej prednosti v jazde, musia sa zväziť stavebné úpravy na zníženie rizík: predovšetkým musí byť zo stavebného riešenia križovatky zjavné, že hlavná cesta nevedie priamo.

⁵³ Nižšie v článkoch upravujúcich používanie konkrétnych značiek (napr. 3.9.3.5) sa preto stanovujú obmedzenia, za ktorých sa smú tieto značky použiť vo vzťahu k službám a cieľom komerčného charakteru.

2.4.3 Zásada prirodzenosti

Úprava prednosti jazde v križovatke musí byť navrhnutá tak, aby pre vodiča bolo čo najjednoduchšie správať sa správne. Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky je najbezpečnejšia taká križovatka, v ktorej prednosť v jazde zodpovedá prirodzenému správaniu účastníkov cestnej premávky danému charakterom križujúcich sa ciest, stavebným riešením a celkovým vizuálnym vnímaním danej lokality.

2.4.4 Režimy prednosti v jazde

V zmysle pravidiel cestnej premávky existujú dva základné režimy regulácie prednosti v jazde:

1. režim všeobecnej úpravy („prednosť sprava“),
2. režim miestnej úpravy dopravnými značkami.

Podľa zvoleného režimu prednosti v jazde sa navrhuje tiež vodorovné dopravné značenie, ktoré musí byť pre oba základné režimy odlišné.

2.4.5 Režim všeobecnej úpravy („prednosť sprava“)

Križovatka je v režime všeobecnej úpravy prednosti v jazde, ak prednosť v jazde na križovatke nie je určená dopravnými značkami a vyplýva zo všeobecnej úpravy cestnej premávky.

Režim všeobecnej úpravy („prednosť sprava“) je prípustný len za nasledujúcich podmienok:

1. Režim všeobecnej úpravy prednosti v jazde sa nesmie uplatniť na križovatke s riadenou premávkou, na križovatke, cez ktorú premávajú dráhové vozidlá verejnej dopravy (električky, trolejbusy) a na vjazdoch do kruhového objazdu označeného Z 213 Kruhový objazd.
2. Mimo obce sa režim všeobecnej úpravy smie používať len výnimočne a len na cestách s veľmi nízkym dopravným významom.
3. Vnútri pešej zóny sa zásadne používa režim všeobecnej úpravy. To platí aj v iných upokojených premávkových priestoroch, napr. na parkoviskách vrátane parkovacích garáží a domov, v zóne najvyššej dovolenej rýchlosti ≤ 30 km/h atď. Ak si to však vyžadujú špecifické miestne pomery (pozri nižšie), smie sa výnimočne použiť režim miestnej úpravy dopravnými značkami aj v upokojenom premávkovom priestore.
4. Na stykových križovatkách sa mimo upokojených premávkových priestorov uplatňuje režim miestnej úpravy dopravnými značkami, a to spravidla tak, že prednosť v jazde má priebežná cesta. Iba v prípade, že obe cesty majú lokálny charakter a na oboch sú veľmi nízke intenzity premávky, smie sa uplatniť režim všeobecnej úpravy („prednosť sprava“).
5. Na priesečných križovatkách sa smie použiť režim všeobecnej úpravy („prednosť sprava“) len ak platia všetky nasledujúce podmienky:
 - a) obe križujúce sa cesty majú približne rovnaký priečny rez a približne rovnaký a zároveň nízky dopravný význam,
 - b) žiadna z oboch ciest nemôže vo vodičovi bez miestnej znalosti vzbudzovať dojem, že je významnejšia, napr. preto, že sa na nej nachádzajú výrazné (najmä líniové) prvky, ktoré sa na druhej z ciest nenachádzajú, napr. stromoradie, výrazné verejné osvetlenie a pod.,
 - c) rozhľad vpravo je na všetkých vjazdoch do križovatky približne rovnaký,
 - d) na žiadnej z ciest nie sú 2 alebo viac jazdných pruhov v jednom smere premávky.

Zásada kontinuity: Okrem posúdenia jednotlivých križovatiek sa musia posúdiť aj súvislé ťahy s približne rovnakým stavebným charakterom cesty a približne rovnakým charakterom okolia cesty. V priebehu súvislého ťahu sa má zachovávať rovnaký režim. Ak má na niektorej križovatke vodič prednosť v jazde na základe miestnej úpravy dopravnými značkami, smie sa na nasledujúcej križovatke uplatniť režim všeobecnej úpravy iba v prípade, ak sú tieto križovatky dostatočne ďaleko od seba alebo ak sa medzi nimi podstatným spôsobom mení stavebný charakter cesty alebo charakter okolia cesty; v opačnom prípade sa musí aj na nasledujúcej križovatke uplatniť režim miestnej úpravy dopravnými značkami.⁵⁴

⁵⁴ Nie je porušením zásady kontinuity, ak po výjazde z kruhového objazdu nasleduje križovatka s prednosťou sprava: v tomto prípade vodič pri vychádzaní z kruhového objazdu odbočuje z cesty..

Ak by sa v dôsledku zásady kontinuity musel použiť režim miestnej úpravy dopravnými značkami v celom súvislom ťahu len preto, že jediná križovatka nevyhovela podmienkam pre použitie režimu všeobecnej úpravy („prednosť sprava“), musí sa preveriť, či sa osobitosti tejto križovatky neumožňujúce uplatniť prednosť sprava nedajú vhodným spôsobom odstrániť, napr. prostredníctvom osvetlenia, zúženia vjazdov do danej križovatky a pod.

2.4.6 Režim miestnej úpravy dopravnými značkami

Na križovatkách s režimom miestnej úpravy dopravnými značkami sa pri určovaní, ktorej ceste má byť pridelená prednosť v jazde, musí brať do úvahy charakter križujúcich sa ciest, intenzity cestnej premávky, vedenie cestnej premávky v cestnej sieti a vizuálne vnímanie situácie vodičmi vozidiel. Oficiálna kategorizácia a triedenie cesty nesmú byť rozhodujúcim (jediným) kritériom.

Zároveň sa musí zohľadňovať prednosť v jazde na susedných križovatkách:

1. Ak je jedna z križujúcich sa ciest súvislou hlavnou cestou (t. j. označená Z 302 Hlavná cesta) alebo má značkami priradenú prednosť v jazde na susednej križovatke, spravidla sa jej prideli prednosť v jazde. Odchýlky od tejto zásady sú prípustné iba ak sú na druhej z ciest významne vyššie intenzity cestnej premávky alebo ak v dôsledku stavebných charakteristík druhej cesty (napr. je smerovo rozdelená alebo má viac pruhov alebo je po nej vedená električková trať atď.) môže byť táto účastníkmi cestnej premávky vnímaná ako významnejšia.
2. Ak sú obe z križujúcich sa ciest súvislou hlavnou cestou (t. j. označené Z 302 Hlavná cesta) alebo majú obe značkami priradenú prednosť v jazde na susednej križovatke, je pri rozhodovaní o priradení prednosti v jazde dôležitejším kritériom vizuálny vnem účastníkov cestnej premávky o významnosti cesty (električkové koľaje, smerové rozdelenie, intenzita verejného osvetlenia atď.) ako intenzity cestnej premávky. V týchto prípadoch je tiež potrebné preskúmať možnosť riadenia cestnej premávky svetelnými signálmi.
3. Ak nastane situácia, že je nevyhnutné priradiť prednosť v jazde v rozpore s predchádzajúcimi dvoma bodmi alebo ak vzhľadom na špecifické miestne pomery existujú obavy z nesprávneho pochopenia miestnej úpravy cestnej premávky, musí sa na povinnosť dať prednosť v jazde zvlášť upozorniť najmä vodorovným dopravným značením a použitím predbežných regulačných značiek. Alternatívne sa v križovatke zriadi riadenie cestnej premávky svetelnými signálmi. Tiež je potrebné zvážiť stavebné úpravy križovatky tak, aby prednosť v jazde bola na prvý pohľad zrejmalá.

Križovatky s viac ako 4 vjazdmi do križovatky sú nebezpečné a neprehľadné. V prípadoch už existujúcich križovatiek s viac ako 4 vjazdmi je potrebná ich prestavba a ak to nie je možné, musia sa prijať také zmeny v organizácii premávky (napr. zjednosmernenie niektorých ciest), aby celkový počet vjazdov do križovatky nepresiahol 4. Uvedené sa rovnako vzťahuje na výjazdy z križovatky.

Na križovatkách pripájajúcich cestu ku kruhovému objazdu označeného Z 213 Kruhový objazd sa vždy aplikuje režim miestnej úpravy dopravnými značkami, a to tak, že prednosť je povinný dať vodič vchádzajúci do kruhového objazdu.

Pri priradovaní prednosti v jazde sa musí brať osobitný ohľad na potreby pravidelnej verejnej dopravy osôb. Ak je to v súlade s bodmi 1 a 2 vyššie, prednosť sa má priradiť ceste, po ktorej pravidelne a často premávajú vozidlá verejnej dopravy osôb. Ak je takých ciest v križovatke viac, je potrebné zvážiť riadenie premávky svetelnými signálmi. Ak by takto ustanovená prednosť nebola v súlade s bodmi 1 a 2 vyššie, je riadenie premávky svetelnými signálmi nevyhnutné aj v prípade, ak verejná doprava premáva len po jednej z križujúcich sa ciest.

2.4.7 Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde / Z 302 Hlavná cesta

Z hľadiska významu dopravných značiek je zásadný rozdiel medzi použitím Z 301 a Z 302:

1. Značka Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde sa vzťahuje na jedinú križovatku; ak na nasledujúcej križovatke nie je umiestnená žiadna značka o prednosti v jazde alebo o dávaní prednosti v jazde, platí pre vodiča všeobecná úprava cestnej premávky o prednosti v jazde („prednosť sprava“). Presné umiestňovanie a použitie pozri v 3.9.1.1.
2. Značka Z 302 Hlavná cesta označuje začiatok a priebeh hlavnej cesty, nevzťahuje sa teda ku križovatke, ale k ceste ako takej. Vodič má za takouto značkou prednosť v jazde až po miesto, kde je umiestnená značka Z 303 Koniec hlavnej cesty alebo kde je umiestnená značka prikazujúca mu dať prednosť v jazde (Z 201 Daj prednosť v jazde!, resp. Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!). Presné umiestňovanie a použitie pozri v 3.9.1.2.

Značkami Z 302 Hlavná cesta sa preto smú označiť len také cesty, na ktorých majú mať vodiči prednosť v jazde v dlhom súvislom ťahu na významnom počte križovatiek.

Takto označená cesta má byť hlavnou cestou na súvislom homogénnom úseku, na ktorom sa podstatne nemení jej charakter a dopravný význam, s výnimkou prerušenia prednosti v jazde na prípadných kruhových objazdoch. Nie je pritom relevantné, či ide o cestu v obci alebo mimo obce.

Pri voľbe hlavných ciest sa musí hľadiť na cestnú sieť ako celok. Ako hlavné cesty sa označujú predovšetkým nasledujúce cesty okrem križovatiek, kde tomu bránia zásady podľa 2.4.6:

1. cesty nadregionálneho a vyššieho dopravného významu vrátane ich prietahov obcami,
2. v obci prietahy cestných ťahov z/do iných obcí, ako aj iné hlavné mestské ťahy,
3. mimo obce tiež cesty s aspoň regionálnym dopravným významom a nezanedbateľnými intenzitami cestnej premávky (orientačne ≥ 2000 skv/deň), ktoré tvoria súvislé cestné ťahy v prevažujúcich smeroch premávky.

Na cestách označených ako hlavné prostredníctvom Z 302 sa na všetkých križovatkách musí na vedľajších cestách použiť Z 201 Daj prednosť v jazde! alebo Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! V prípadoch, kedy povinnosť dať prednosť v jazde vyplýva zo všeobecnej úpravy cestnej premávky (napr. poľné cesty), nie je použitie Z 201, resp. Z 202 povinné, nie je však ani vylúčené.

Na cestách označených ako hlavné prostredníctvom Z 302 sa mimo obce má v križovatkách zriaďovať ľavý odbočovací pruh, kde je to možné, a to aj ak sú nízke intenzity vozidiel odbočujúcich vľavo. Nutnosť zriadenia ľavého odbočovacieho pruhu je tým vyššia, čím vyššia je jazdná rýchlosť.

V križovatkách, kde je prednosť v jazde pridelená jednorazovo, sa ako pozitívne značenie prednosti v jazde používa Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde. Rovnako tak sa v zložených uzlových bodoch sa na pozitívne značenie prednosti v jazde cez sekundárne križovatky mimo vedenia hlavnej cesty taktiež používa Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde.⁵⁵

Kde sa použije Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde, musí sa na vedľajšej ceste zároveň použiť Z 201 Daj prednosť v jazde! alebo Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!

Presné umiestňovanie Z 301 a Z 302 riešia 3.9.1.1 a 3.9.1.2.

2.4.8 Z 201 Daj prednosť v jazde! / Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!

Na stanovenie povinnosti dať prednosť v jazde sa používa Z 201 Daj prednosť v jazde! Z 202 sa smie používať len ak je to nevyhnutné z jedného z nasledujúcich dôvodov:

1. rozhľadové pomery sú natoľko nedostatočné, že nie je bezpečné vojsť bez zastavenia do križovatky ani v prípade, ak sa vozidlo pohybuje nízkou rýchlosťou,
2. vzhľadom na miestne pomery (napr. vjazd do križovatky z vnútornej strany zákruty s malým polomerom, obzvlášť v prípade vysokej jazdnej rýchlosti na ceste s prednosťou v jazde) je pre vodiča obtiažne správne odhadnúť rýchlosť vozidiel približujúcich sa po ceste s prednosťou v jazde aj napriek dostatočným rozhľadovým pomerom,
3. z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky je nevyhnutné vodičovi povinnému dať prednosť v jazde osobitne zdôrazniť, že si má počínať zvlášť opatrne; to platí spravidla na priesečnej križovatke dvoch hlavných ciest (t. j. ciest, na ktorých je prednosť v dlhom úseku vyznačená značkou Z 302 Hlavná cesta) mimo obce, na ktorej premávka nie je riadená svetelnými signálmi.⁵⁶
4. ak sa mimo obce neobmedzuje najvyššia dovolená rýchlosť na ceste s prednosťou v jazde podľa 3.8.2.28 bod 4.

Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! sa zásadne nepoužíva na vjazde do kruhového objazdu, na vjazdoch na cestu z príhlých nehnuteľností alebo iných priestorov s veľmi nízkymi jazdnými rýchlosťami, v upokojených premávkových priestoroch a ani v prípade krátkeho pripájacieho pruhu (pozri 3.8.1.2). V týchto prípadoch sa používa výlučne Z 201 Daj prednosť v jazde! Na výjazdoch z upokojených premávkových priestorov, z lesných a poľných ciest a pod. je použitie Z 202 spravidla nepotrebné a prípadné použitie sa musí osobitne zdôvodniť.

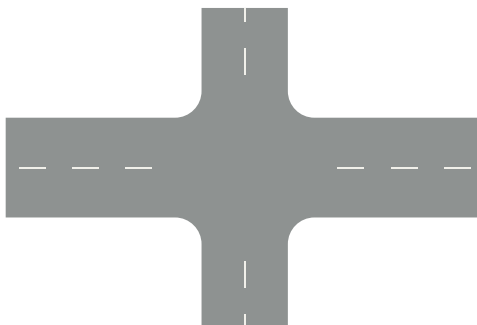
Presné umiestňovanie Z 201 a Z 202 riešia 3.8.1.1 až 3.8.1.3.

⁵⁵ Napr. prednosť v jazde okolo deliaceho ostrovčeka po odbočení vľavo z hlavnej cesty.

⁵⁶ Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky by sa nemali mimo obce križovať dve hlavné cesty ťahy formou priesečnej križovatky: ide o významný rizikový faktor. V praxi sa však takéto križovatky vyskytujú.

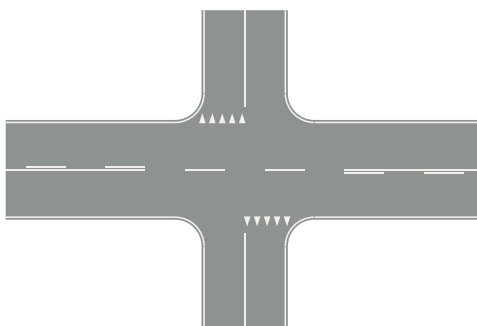
2.4.9 Vodorovné pozdĺžne čiary

Križovatky, v ktorých nie je prednosť v jazde upravená dopravnými značkami (režim všeobecnej úpravy v zmysle 2.4.5) sa spravidla nachádzajú na cestách, na ktorých sa pozdĺžne čiary nevyznačujú. Ak sa takáto križovatka nachádza na cestách s vyznačenými pozdĺžnymi čiarami, prerušujú sa v kolíznom priestore pozdĺžne čiary vo všetkých smeroch. Pripúšťa sa však vyznačenie cyklistického alebo ochranného pruhu cez kolízny priestor, ak takáto pruh vedie smerom vpravo cez križovatku.



Obrázok 3: Príklad vedenia pozdĺžnych čiar cez križovatku v režime všeobecnej úpravy

Na križovatkách, v ktorých je prednosť v jazde upravená dopravnými značkami (režim miestnej úpravy dopravnými značkami v zmysle 2.4.6), sa pozdĺžne čiary vyznačujú len v smere cesty s prednosťou v jazde (v iných smeroch však možno vyznačiť pomocné vodiace čiary, pozri 4.6.2.3). Ak sa takáto križovatka nachádza na cestách bez pozdĺžnych čiar, vyznačia sa v smere cesty s prednosťou v jazde aspoň vnútorné okrajové čiary; tieto sa smú nahradiť čakacou čiarou alebo STOP čiarou vedľajšej cesty. Od vyznačenia vnútorných okrajových čiar možno upustiť, len ak ich nie je možné pre zlý technický stav povrchu vozovky vyznačiť tak, aby boli dodržané technické a kvalitatívne kritériá; v takom prípade sa nevyznačujú ani ostatné pozdĺžne čiary.



Obrázok 4: Príklad vedenia pozdĺžnych čiar cez križovatku v režime úpravy dopravnými značkami

2.4.10 STOP čiary a čakacie čiary

Na križovatkách, v ktorých nie je prednosť v jazde upravená dopravnými značkami (režim všeobecnej úpravy v zmysle 2.4.5), sa spravidla čakacie čiary nevyznačujú. Zásadne sa nevyznačujú STOP čiary. Mimo obce však môže byť účelné vyznačenie Z 605 Čakacia čiara na všetkých vjazdoch do križovatky. Ak sa takáto križovatka nachádza na cestách s vyznačenými pruhovými čiarami (spravidla ide o stredovú čiaru), je spravidla účelné vyznačenie čakacích čiar na všetkých vjazdoch do križovatky, a to aj v obci. Ak sa majú vyznačiť čakacie čiary na križovatke s len dvoma vjazdmi (napr. preto, že aspoň jedna z ciest je jednosmerná), vyznačí sa čakacia čiara len na tom z dvojice vjazdov, na ktorom vodič musí dávať prednosť sprava.

Na križovatkách, v ktorých je prednosť v jazde upravená dopravnými značkami (režim miestnej úpravy dopravnými značkami v zmysle 2.4.6), sa vyznačujú STOP čiary alebo čakacie čiary (podľa použitej značky Z 201 alebo Z 202) na vedľajších cestách; čakacie čiary sa tiež vyznačujú na iných miestach, kde sa vodičovi odporúča zastaviť vozidlo pri dávaní prednosti v jazde, napr. v odbočovacom pruhu vľavo z cesty z prednosťou v jazde. Ak sa takáto križovatka nachádza na ceste bez pozdĺžnych čiar, od vyznačenia čakacej čiary sa smie upustiť za predpokladu, že na ceste

s prednosťou v jazde sú vyznačené aspoň vonkajšie okrajové čiary; od vyznačenia STOP čiary možno upustiť, len ak je jej vyznačenie technicky nemožné alebo neprimerane náročné.⁵⁷

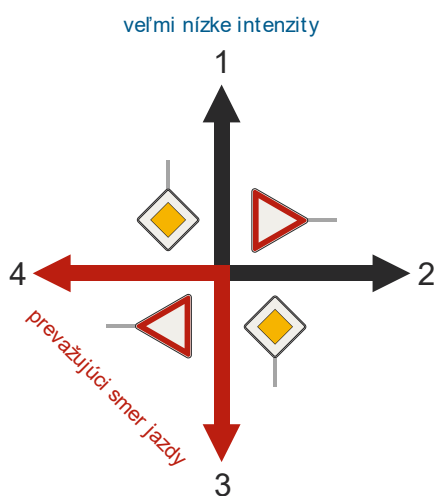
V prípade križovatiek s riadenou premávkou sa priečne čiary vyznačujú odchyľne, pozri 2.5.7.

2.4.11 Zalomená prednosť

Križovatky so zalomenou prednosťou v jazde sú z hľadiska prednosti v jazde vždy podstatne nebezpečnejšie ako križovatky, v ktorých hlavná cesta vedie (približne) priamo cez križovatku. S ohľadom na to sa takáto úprava smie používať len v prípade absolútnej nevyhnutnosti, ak je premávka v odbočujúcom smere zásadne silnejšia ako v priamom smere. Pri použití zalomenej prednosti sa musia prijať primerané opatrenia na ochranu chodcov.

Pred aplikáciou takejto úpravy sa vždy musia preskúmať iné možnosti riešenia prednosti v jazde, najmä riadenie premávky svetelnými signálmi alebo priradením prednosti v jazde odchyľne od dopravného významu a prevažujúcich intenzít.

Jedno z možných riešení demonštruje obrázok 5. Toto riešenie je však možné len ak sú na jednom z vedľajších vjazdov do križovatky veľmi nízke intenzity premávky a tento vjazd je orientovaný oproti vjazdu s prevažujúcim smerom jazdy, na ktorom sa v prevažujúcom smere jazdy odbočuje vľavo. V iných prípadoch toto riešenie nie je funkčné.



Pri takomto stanovení prednosti v jazde musia síce vodiči jazdiaci v prevažujúcom smere (vjazdy č. 3 a 4) dávať prednosť, avšak v realite ju dávajú len vozidlám z vjazdu s veľmi nízkymi intenzitami (vjazd č. 1) a preto takéto riešenie nemá významný vplyv na plynulosť cestnej premávky. Zároveň toto riešenie poskytuje výrazne vyššiu bezpečnosť ako riešenie so zalomenou prednosťou.

Riešenie, kedy by prednosť v jazde bola pridelená v smere 2-4, nie je vhodné, nakoľko už môže mať významný negatívny vplyv na plynulosť cestnej premávky z dôvodu, že vodiči na vjazde č. 3 by už museli pri jazde v prevažujúcom smere dávať prednosť v zásade všetkým ostatným, ktorých jazdnú dráhu križujú.

Obrázok 5: Možné riešenie križovatky so zalomeným prevažujúcim smerom jazdy bez zalomenej prednosti v jazde

Zalomenú prednosť je prípustné použiť iba na súvislom cestnom ťahu označenom Z 302 Hlavná cesta.⁵⁸ Nesmie sa stanoviť tam, kde je prednosť v jazde ceste priradená jednorazovo. Zalomená prednosť je tiež neprípustná na križovatkách s riadenou premávkou.

2.5 Križovatky s riadenou premávkou

Tieto TP riešia len riadenie premávky svetelnými signalizačnými zariadeniami. V zmysle pravidiel cestnej premávky sú križovatkami s riadenou premávkou sú aj také križovatky, kde premávku riadi policajt alebo iná oprávnená osoba: takéto prípady nespádajú pod používanie dopravných značiek a dopravných zariadení a preto nie sú predmetom týchto TP.

2.5.1 Základy

Riadenie premávky svetelnými signalizačnými zariadeniami v križovatkách je dôležitým aspektom bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Ich nevhodné použitie však môže mať negatívny vplyv na plynulosť cestnej premávky či dokonca jej bezpečnosť, preto si aplikácia svetelných signálov vyžaduje dôsledné posúdenie miestnych stavebných aj premávkových podmienok, ako aj vplyv použitia svetelných signálov na premávku v širšom okolí.

Nevyhnutnosťou je vykonanie dopravných prieskumov a ich správne vyhodnotenie. Príliš dlhé výhľadové obdobia pri navrhovaní signálnych plánov sú kontraproduktívne.

⁵⁷ Napr. ak de o križovatku s cestou s prašným povrchom alebo je povrch vozovky príliš poškodený.

⁵⁸ [Z19] Príloha č. 5, časť II, bod 1

2.5.2 Potreba riadenia premávky na križovatkách

Potrebu riadenia premávky SSZ na križovatkách vymedzuje tabuľka 1.

Tabuľka 1: Potreba riadenia premávky na križovatkách

Je potrebné na križovatkách:	Musí sa preskúmať na križovatkách, kde:
<ol style="list-style-type: none"> s obzvlášť nedostatočnými rozhľadovými pomermi, ktoré nie je možné alebo vhodné riešiť umiestnením Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! či zákazom tých manévrov v križovatke, pre ktoré nie je zabezpečený dostatočný rozhľad, ktoré nie sú dostatočne a včas rozoznateľné účastníkmi cestnej premávky bez miestnej znalosti, s natoľko vysokými intenzitami cestnej premávky, že bez riadenia premávky svetelnými signálmi dochádza, hoci aj len počas špičkových hodín, k tvorbe kolón alebo k neprimerane dlhým čakacím dobám účastníkov cestnej premávky, ktorí sú povinní dať prednosť v jazde. 	<ol style="list-style-type: none"> opakovane dochádza k dopravným nehodám, je problematické priradenie prednosti v jazde podľa 2.4.6, napr. križovatky dvoch súvislých cestných ťahov označených v dlhom úseku prostredníctvom Z 302 ako hlavná cesta, často premávajú vozidlá pravidelnej verejnej dopravy osôb vo viacerých smeroch alebo kde je potrebné pre tieto vozidlá zabezpečiť preferenciu, sa mimo obce križuje hlavná cesta nadregionálneho alebo vyššieho dopravného významu s vysokými intenzitami cestnej premávky s inou cestou, predovšetkým ak ide o priesečnú križovatku alebo ak sú na oboch cestách vysoké intenzity cestnej premávky, by bez riadenia premávky svetelnými signálmi bolo nevyhnutné ustanoviť zalomenú prednosť v jazde (pozri 2.4.9), pričom táto je najmä pre vodičov bez miestnej znalosti neprirodzená a ťažko očakávateľná s ohľadom na stavebné riešenie križovatky, jej vizuálne vnímanie, celkové vedenie premávky a pod.

2.5.3 Najvyššia dovolená rýchlosť a rozhľadové pomery

Najvyššia dovolená rýchlosť v križovatke s premávkou riadenej SSZ nesmie presiahnuť 70 km/h. Ak sa má riadiť križovatka SSZ na úseku, na ktorom je najvyššia dovolená rýchlosť vyššia ako 70 km/h, musí sa vo vzdialenosti ≥ 100 metrov pred STOP čiarou obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na 70 km/h použitím Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť.

Svetelné signály riadenej križovatky musia byť viditeľné zo vzdialenosti pred STOP čiarou, resp. pred svetelným signalizačným zariadením, kde STOP čiara nie je:

- pri jazdnej rýchlosti ≤ 50 km/h: ≥ 75 m,
- pri jazdnej rýchlosti > 50 km/h: ≥ 125 m.

Ak tento rozhľad nie je dodržaný v obci pri jazdnej rýchlosti ≤ 50 km/h, umiestni sa výstražná Z 135 Svetelné signály vo vzdialenosti 75 – 150 m pred STOP čiarou, resp. pred svetelným signalizačným zariadením. Ak tento rozhľad nie je dodržaný pri jazdnej rýchlosti > 50 km/h, je potrebné obmedzenie najvyššej dovolenej rýchlosti na 50 km/h a umiestnenie Z 135 Svetelné signály. Ak sa SSZ nachádza v zákrute alebo bezprostredne za ňou, umiestni sa Z 135 spravidla na začiatku tejto zákruty, pričom ak dôjde k prekročeniu vzdialenosti 150 m od STOP čiary, resp. SSZ, doplní sa značka dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť.

Mimo obce sa musí bezpodmienečne dodržať rozhľad ≥ 125 m a súčasne sa na riadenie premávky svetelnými signálmi vždy upozorňuje použitím Z 135 Svetelné signály vo vzdialenosti 150 – 250 m pred STOP čiarou, resp. pred svetelným signalizačným zariadením, kde STOP čiara nie je.

Na úsekoch ciest s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≥ 50 km/h sa musia použiť opakovacie návěstidlá v rozsahu podľa 5.2.3.3. Zároveň sa na úsekoch ciest s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 50 km/h odporúča z dôvodov zvýšenia rozoznateľnosti použitie kontrastných štítov (pozri 5.2.2.3).

2.5.4 Zásady riadenia premávky v križovatkách

2.5.4.1 Dynamické riadenie

Kde je to možné, preferujú sa dynamické signálne plány pred statickými. Trvanie signálu Voľno v jednotlivých smeroch má byť primárne determinované skutočnými okamžitými premávkovými podmienkami tak, aby zdržania účastníkov cestnej premávky boli čo najkratšie.

Dynamické riadenie premávky na križovatke môže mať dve úrovne: taktické a strategické riadenie.⁵⁹ Tabuľka 2 uvádza ich základný princíp a zásady použitia.

Tabuľka 2: Úrovne riadenej premávky na križovatkách

	Taktické riadenie	Strategické riadenie
Princíp	križovatka sa riadi samostatne, bez ohľadu na iné križovatky v širšej oblasti: do úvahy sa berú len premávkové podmienky lokálne pre danú križovatku (tým nie je vylúčená prípadná líniová koordinácia)	riadi sa väčší počet križovatiek spoločne s ohľadom na premávkové podmienky v celej riadenej sieti križovatiek
Použitie	v menších mestách a mimo obce, vo väčších mestských aglomeráciách † mimo hlavných ťahov alebo na križovatkách vo väčších vzdialenostiach od ostatných riadených križovatiek	vo väčších mestských aglomeráciách† na hlavných ťahoch okrem križovatiek vo väčších vzdialenostiach od ostatných riadených križovatiek
† orientačne: viac ako 50.000 obyvateľov		

Na križovatkách, kde je premávka na jednej z ciest silná a na druhej veľmi slabá, treba zväziť aj možnosť trvalého signálu Voľno na ceste so silnou premávkou, ktorý je prerušený vozidlami prichádzajúcimi z cesty so slabou premávkou a chodcami, ktorí potrebujú prejsť cez vozovku.

2.5.4.2 Líniová koordinácia

Ak sa na súvislom hlavnom mestskom ťahu nachádza viacero križovatiek s riadenou premávkou, má sa zabezpečiť ich líniová koordinácia („zelená vlna“), spravidla obojsmerná, tak aby vozidlá jazdiace po danom hlavnom ťahu približne najvyššou dovolenou rýchlosťou prechádzali jednotlivými križovatkami na signál Voľno bez zastavenia. Funkcia líniovej koordinácie sa smie, najmä pri dynamickom riadení, prerušiť počas špičkových hodín, kedy sa začnú vytvárať kolóny vozidiel.⁶⁰

2.5.4.3 Nočná prevádzka a vypínanie signalizácie

Ak sa zriadi na križovatke svetelná signalizácia, má byť premávka na križovatke riadená svetelnými signálmi permanentne, a to aj v nočných hodinách. V čase nízkych intenzít cestnej premávky sa má naďalej na hlavných ťahoch udržiavať líniovú koordináciu, aby sa predchádzalo nadmerným rýchlostiam vozidiel na prázdnych cestách.

Alternatívou líniovej koordinácie je osobitný dynamický signálny plán, v ktorom:

1. trvalo je aktívna tzv. celočervená fáza, v ktorej svieti na všetkých vjazdoch signál Stoj,
2. fáza so signálom Voľno sa zaraďuje na základe detekcie prichádzajúceho vozidla tak, aby vozidlo jazdiace najvyššou dovolenou rýchlosťou prešlo križovatkou bez zastavenia, zatiaľ čo vozidlo jazdiace vyššou rýchlosťou je nútené spomaliť až zastaviť pred križovatkou,
3. trvanie fázy podľa predchádzajúceho bodu je obmedzené na prejazd prichádzajúceho vozidla, môže však byť predĺžené, ak sú detegované ďalšie vozidlá na danom vjazde,
4. chodcom sa má poskytnúť tlačidlo výzvy alebo sa signál Voľno pre chodcov zaraďuje na základe detekcie prítomnosti chodca.

⁵⁹ Strategický riadiaci systém si vyžaduje riadiacu centrálu, ktorá vyhodnocuje premávkové podmienky v riadenej sieti a zasiela radičom svetelnej signalizácie na jednotlivých križovatiach riadiace parametre. V takomto systéme môže byť aj zámerne znížená priepustnosť niektorých križovatiek, ak sa tým dosiahne zníženie celkových časových strát v celej riadenej sieti (zásada „počkaj 1 minútu, získaš 5“).

⁶⁰ Za takýchto okolností líniová koordinácia nielen stráca svoj zmysel, ale môže dokonca zvyšovať celkové časové straty účastníkov cestnej premávky.

V porovnaní s vypnutím svetelnej signalizácie v nočných hodinách poskytuje takýto signálny plán vyššiu bezpečnosť cestnej premávky pri jej súčasnej vysokej plynulosti, pričom zároveň obmedzuje prekračovanie najvyššej dovolenej rýchlosti v nočných hodinách.

Pravidelné vypínanie riadenia cestnej premávky svetelnými signálmi na križovatke sa je pripúšťa len výnimočne, najmä ak technologické vybavenie SSZ neumožňuje inteligentné riadenie v zmysle vyššie uvedených podmienok (líniová koordinácia alebo nočné dynamické riadenie). Podmienkou pravidelného vypínania je posúdenie miestnych podmienok, z ktorých vyplýva, že vypnutie riadenia nemá negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Pravidelné vypínanie riadenia nie je prípustné na križovatkách, ktoré uvádza tabuľka 1 pod bodmi 1 a 2 a na križovatkách dvoch súvislých cestných ťahov označených v dlhom úseku prostredníctvom Z 302 ako hlavná cesta.

Pre vypínanie riadenia premávky svetelnými signálmi – vrátane nepravidelného, napr. pre poruchu – platí:

- v čase vypnutého riadenia sa smie na svetelných signalizačných zariadeniach na vjazdoch do križovatky, na ktorých musí vodič pri vypnutej signalizácii dávať prednosť v jazde, dávať prerušovaný žltý signál v tvare plného kruhu,⁶¹
- prerušovaný žltý signál v tvare plného kruhu sa nesmie dávať na ceste, na ktorej má vodič pri vypnutej signalizácii prednosť v jazde,
- na križovatkách, na ktorých sa pravidelne vypína riadenie cestnej premávky svetelnými signálmi sa odporúča vyhotoviť Z 201 Daj prednosť v jazde!, resp. Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! ako presvetlené vnútorným zdrojom alebo osvetlené vonkajším zdrojom; takéto presvetlenie, resp. osvetlenie sa však musí vypnúť v čase, kedy je premávka na križovatke riadená svetelnými signálmi.

2.5.4.4 Zásada úplnosti

Vo všeobecnosti platí, že ak sa riadi premávka na aspoň jednom vjazde do križovatky, musí sa riadiť premávka na všetkých vjazdoch do tejto križovatky. V križovatke s riadenou premávkou sa však smie zriadiť neriadený vjazd (alebo vjazdy) pod podmienkou, že ide o vedľajšiu cestu označenú Z 201 Daj prednosť v jazde (príp. Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!, kde je to potrebné podľa 2.4.8).

Rovnako vo všeobecnosti platí, že ak je na riadenom vjazde do križovatky viac jazdných pruhov, musí sa riadiť premávka vo všetkých týchto pruhoch. Smie sa však zriadiť aj samostatný neriadený pruh (alebo pruhy) za predpokladu, že je takýto pruh na vjazde križovatky stavebne oddelený od riadených pruhov (napr. ostrovčekom). Taktó oddelený pruh sa tým technicky stáva samostatným neriadeným vjazdom do križovatky a musí sa označiť ako vedľajšia cesta (pozri vyššie).

Tzv. križovatky s čiastočne riadenou premávkou sa smú zriaďovať najmä za účelom:

- zvýšenia bezpečnosti v križovatkách, na ktorých by inak nebola riadená premávka,
- zvýšenia kapacity neriadenej križovatky, bez zbytočne vysokých nákladov na signalizáciu,
- skrátenia čakacích dôb účastníkov cestnej premávky v porovnaní s riadenou križovatkou,
- zrýchlenia a preferovania vozidiel verejnej dopravy osôb,
- vyhnutia sa nadbytočným časovým stratám na plne riadenej križovatke, kde sú dostatočne dlhé časové medzery medzi vozidlami v hlavnom jazdnom prúde vozidiel, umožňujúce bezpečné križovanie tohto prúdu alebo zaradenie sa do tohto prúdu,
- vyhnutia sa nákladným stavebným opatreniam, ktoré by si vyžadovali veľa priestoru,
- ušetrzenia investičných a prevádzkových nákladov, nakoľko križovatka s čiastočne riadenou premávkou môže byť realizovaná efektívnejšie ako s plne riadenou premávkou.

Na neriadené vjazdy sa neumiestňuje žiadne návěstidlo (ani s prerušovaným žltým signálom).

Vjazd do riadenej križovatky sa smie riadiť tiež čiastočne v určitých časoch (napr. za účelom preferovania vozidiel verejnej hromadnej dopravy), kedy sa namiesto 3-farebného návěstidla použije 2-farebné návěstidlo bez signálu Voľno so sekvenciou TMA – Čakaj – Stoj – TMA (pozri 2.6.1.2).

Krátky neriadený vjazd okolo ostrovčeka s priechodom pre chodcov predstavuje zvýšené riziko pre chodcov, ak k nemu nevedie odbočovací pruh, nakoľko chodec nemusí rozoznať úmysel vodiča odbočovať vpravo, pričom poloha priechodu je veľmi blízko k miestu manévru odbočenia.

⁶¹ Toto nie je prípustná na SSZ so smerovými signálmi v tvare šípky alebo šípok, nakoľko prerušovaný smerový žltý signál (so symbolom šípky alebo šípok) legislatívne neexistuje.

2.5.4.5 Fázy a fázové prechody

Pre každú riadenú križovatku vrátane križovatiek s dynamickým riadením (pozri 2.5.4.1) sa musia vopred určiť prípustné fázy a prípustné fázové prechody:

- fáza je jedinečná kombinácia signálov dávaných na všetkých návěstidlách v križovatke počas staticky alebo dynamicky určenej doby,
- fázový prechod je postupnosť kombinácií signálov dávaných na všetkých návěstidlách v križovatke vrátane požadovaného časového trvania týchto kombinácií, ktorá musí byť aplikovaná pri zmene z jednej konkrétnej fázy na inú konkrétnu fázu.

V prípade pevného signálneho plánu nemusia byť fázy a fázové prechody explicitne definované, nakoľko implicitne vyplývajú zo samotného signálneho plánu.

Akokoľvek zmena v prípustných fázach a fázových prechodoch je zmenou použitia dopravných zariadení v zmysle [Z5]. Každá fáza a každý fázový prechod musia byť posúdené z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky.

Za účelom zvyšovania plynulosti cestnej premávky sa v radiči smie:

- meniť trvanie jednotlivých fáz najmä na základe premávkových podmienok, spravidla však v rámci vopred určených minimálnych a maximálnych hodnôt,
- meniť poradie jednotlivých fáz alebo vynechať niektoré fázy v cykle za predpokladu, že pre jednotlivé dvojice po sebe zaradených fáz existuje určený fázový prechod,
- meniť trvanie cyklu, prípadne vôbec neradiť fázy v cykle (napr. v strategických systémoch riadenia),
- meniť trvanie fázových prechodov, avšak výlučne v rámci vopred definovaného prípustného minimálneho a maximálneho trvania resp. väzby tohto trvania na vopred stanovené podmienky.

Fázové prechody musia byť navrhnuté tak, aby pri zohľadnení geometrie križovatky a uvažovaných účastníkov cestnej premávky bol pri zmene signálu Voľno v jednom smere na signál Voľno v inom smere zabezpečený dostatočný časový rozdiel medzi opustením kolízneho bodu posledným vozidlom z prvého z týchto smerov a vjazdom do kolízneho bodu prvým vozidlom v druhom z týchto smerov. Osobitnú pozornosť treba venovať výskytu dlhých a/alebo pomalých vozidiel (napr. kীবových autobusov, trolejbusov), najmä v odbočujúcich smeroch. Podrobné požiadavky na výpočet medzičasov a stanovenie fázových prechodov ustanovia osobitné TPR pre navrhovanie SSZ. Do doby vydania týchto TPR sa musí návrh fázových prechodov vykonať a podložiť vhodnou zahraničnou technickou špecifikáciou.⁶²

Trvanie prechodových signálov pre vozidlá je:

- Stoj + Čakaj (červená + žltá): najmenej 1 s, najviac 2 s,
- Čakaj (žltá) – v závislosti od najvyššej dovolenej rýchlosti v_{\max} :
 - $v_{\max} \leq 50$ km/h: ≥ 3 s,
 - $v_{\max} = 60$ km/h: ≥ 4 s,
 - $v_{\max} \geq 70$ km/h: ≥ 5 s.

Pri zapnutí a vypnutí riadenia cestnej premávky svetelnými signálmi sa dáva na všetkých návěstidlách pre vozidlá signál Čakaj a na všetkých návěstidlách pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku signál Stoj, v trvaní aspoň 5 s. Na návěstidlách pre vozidlá bez signálu Čakaj⁶³ sa dáva signál Stoj. Na ceste, ktorej je značkami priradená prednosť v jazde sa alternatívne smie z/do stavu TMA prechádzať prostredníctvom signálu Voľno pre vozidlá, avšak iba ak ide o riadenie plnými signálmi (pozri 2.5.4.6); pri použití smerových signálov je takýto prechod neprípustný. Takýto prechod z/do stavu TMA však môže byť nevhodný na rozľahlejších križovatkách.

Na križovatkách s dynamickým riadením s celočervenou fázou (pozri 2.5.4.1) je trvanie celočervenej fázy pri prechode späť do tej istej fázy ≥ 1 s. Ak celočervená fáza obsahuje signál Voľno pre chodcov, vozidlá musia byť blokované signálom Stoj ≥ 4 s pri prechode späť do tej istej fázy alebo po dobu potrebnú na prejdenie chodca cez vozovku, podľa toho, ktorá z týchto dôb je dlhšia.

⁶² Odporúča sa [ZP24], kde je táto problematika podrobne spracovaná.

⁶³ Napr. signály gulôčkovej sústavy pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy osôb.

2.5.4.6 Použitie plných signálov a smerových signálov

Svetelné signály pre vozidlá na riadenie cestnej premávky v križovatke s významom Stoj, Čakaj a Voľno delia na:

1. **plné**, ktoré platia pre všetky smery jazdy, pre ktoré nie je jazda cez križovatku upravená iným spôsobom, napr. smerovým signálom alebo zvislou značkou zakazujúcou jazdu niektorým smerom,
2. **smerové**, ktoré platia len vo vyznačenom smere alebo smeroch.

Oba druhy signálov sa líšia svojim vizuálnym prevedením⁶⁴ a používajú sa odlišným spôsobom.

Prednostne sa na riadenie cestnej premávky v križovatkách používajú plné signály: vo väčšine prípadov sa tak dosiahnu kratšie celkové zdržania účastníkov cestnej premávky a vyššia plynulosť.

Smerové signály sa smú použiť len ak je to nevyhnutné pre bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky. To zahŕňa najmä križovatky s vysokými intenzitami cestnej premávky v ľavom odbočujúcom smere, kde nie je možné požadovaný efekt dosiahnuť doplnkovým signálom v tvare zelenej šípky v protiľahlom rohu križovatky, ďalej križovatky s komplikovanou geometriou, niektoré križovatky s osobitným riadením premávky vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb a pod.

Pre kombinovanie oboch druhov signálov v jednej križovatke alebo na jednom vjazde do križovatky platí:

- v jednej križovatke sa smú kombinovať plné signály a smerové signály, avšak výlučne len takým spôsobom, že z dvojice oproti sebe orientovaných vjazdov do križovatky sú buď oba riadené plnými signálmi alebo sú oba riadené smerovými signálmi,
- na jednom vjazde do križovatky sa smú kombinovať plné signály so smerovými signálmi pre jeden smer jazdy (spravidla vľavo); v takom prípade sa na oproti nemu orientovanom vjazde do križovatky musia taktiež použiť plné signály, ktoré smú byť kombinované so smerovými signálmi pre jeden smer jazdy (rovnaký, t. j. spravidla vľavo), pričom je zároveň zachovaná bezkolíznosť smerových signálov, ako sa uvádza nižšie.

Iné kombinácie sú neprípustné.

Pri riadení premávky v križovatke smerovými signálmi sa musia dodržať nasledujúce zásady:

1. Na jednom návěstidle skladajúceho sa z trojice smerových signálov (Stoj, Čakaj, Voľno) musia byť dávané signály pre ten istý smer alebo smery jazdy.
2. Smerové svetelné signály neobmedzujú povolené smery jazdy cez križovatku. Na obmedzenie povolených smerov jazdy cez križovatku sa musia použiť zvislé dopravné značky Z 210 Prikázaný smer jazdy, príp. Z 215 Zákaz odbočenia. V križovatkách s riadenou premávkou sa nesmie používať Z 211 Prikázaný smer odbočenia. V prípade použitia Z 210 alebo Z 215 sa nesmú použiť smerové svetelné signály pre tie smery jazdy cez križovatku, ktoré sú v rozpore s významom použitých značiek Z 210 alebo Z 215.
3. Pri použití smerových signálov musia byť jazdné pruhy pred križovatkou vyznačené prostredníctvom Z 630 Smerové šípky v súlade s použitím týchto signálov. Ak je vyznačený jazdný pruh určený pre viac ako jeden smer jazdy, musia sa tieto smery riadiť na návěstidlách rovnako.
4. Ak sú jazdné pruhy pre rôzne smery jazdy fyzicky stavebne oddelené, ide sa o samostatné vozovky a na odchylné riadenie premávky pre rôzne smery jazdy postačuje použitie plných signálov za predpokladu, že je vizuálne zjavné, ku ktorej vozovke (smeru jazdy) sa ktoré návěstidlo vzťahuje.
5. Nie nevyhnutne musia byť použité smerové signály pre všetky prípustné smery. Ak sa napríklad v križovatke nachádza odbočovací pruh pre jeden smer jazdy (spravidla vľavo), smie sa tento smer jazdy riadiť smerovými signálmi a zostávajúce smery jazdy plnými signálmi.

⁶⁴ Napr. všeobecné plné signály pre vozidlá majú tvar plného kruhu, všeobecné smerové signály majú tvar kruhu so symbolom šípky (červená, žltá) alebo tvar šípky (zelená), plné signály pre cyklistov majú tvar bicykla, smerové signály pre cyklistov majú tvar bicykla doplneného šípkou atď.

6. Ak sa dáva smerový signál Voľno, nesmie vozidlo v smere jazdy, pre ktorý tento signál platí, križovať:
 - a) smer jazdy iných vozidiel, pre ktoré je súčasne dávaný signál plný alebo smerový signál Voľno,
 - b) miesto na prechádzanie, na ktorom je chodcom a/alebo cyklistom dávaný signál Voľno,
 - c) priechod pre chodcov alebo priechod pre cyklistov.
7. Ak sa dáva plný signál Voľno, nesmie vozidlo v priamom smere križovať:
 - a) smer jazdy iných vozidiel, pre ktoré je súčasne dávaný smer Voľno, s výnimkou vozidiel vchádzajúcich do križovatky z oproti orientovaného vjazdu, pre ktoré je dávaný plný signál Voľno,
 - b) miesto na prechádzanie, na ktorom je chodcom a/alebo cyklistom dávaný signál Voľno,
 - c) priechod pre chodcov alebo priechod pre cyklistov.

2.5.5 Návestidlá a signály

2.5.5.1 Riadiace sekvencie

Riadiaca sekvencia signálov pre vozidlá v križovatke s riadenou premávkou je Čakaj – Stoj – Stoj+Čakaj – Voľno – Čakaj.

Ak návestidlo neobsahuje signál Čakaj (napr. signály guľôčkovej sústavy), je riadiaca sekvencia Stoj – Voľno – Stoj.

Riadiaca sekvencia signálov na prechádzanie chodcov cez vozovku a signálov na prechádzanie cyklistov cez vozovku je Stoj – Voľno – Stoj.

Doplnkové signály sa nepoužívajú v samostatných riadiacich sekvenciách, ale v nadväznosti na iné signály.

2.5.5.2 Všeobecné signály pre vozidlá

Všeobecné signály pre vozidlá sú svetelné signály 3-farebnej sústavy a platia pre všetky vozidlá okrem tých, pre ktoré sú zriadené samostatné signály (cyklisti, vozidlá verejnej hromadnej dopravy).

Na všetkých riadených vjazdoch do križovatky sa umiestňujú návestidlá so všeobecnými signálmi pre vozidlá. Vynechať sa smú iba na tých riadených vjazdoch do križovatky, kde jazdia výlučne vozidlá verejnej hromadnej dopravy, ktorých premávka je riadená samostatnými signálmi (pozri 2.5.5.5 a 2.5.5.6) alebo výlučne cyklisti, ktorých premávka je riadená samostatnými signálmi (pozri 2.5.5.4) alebo kde jazdia výlučne vozidlá verejnej hromadnej dopravy a cyklisti, ktorých premávka je riadená vyššie uvedenými signálmi.

2.5.5.3 Signály pre chodcov a/alebo cyklistov pri prechádzaní cez vozovku (2-farebné)

V križovatkách s riadenou premávkou sa spravidla zriaďujú aj miesta na prechádzanie riadené svetelnými signálmi. Ide o signály 2-farebnej sústavy so symbolmi chodca, bicykla alebo chodca a bicykla.

Signál Voľno pre chodcov a/alebo cyklistov sa smie na návestidle dávať len za nasledujúcich podmienok:

- plný signál Voľno pre vozidlá smie byť súčasne dávaný len na návestidlách na takých vjazdoch do križovatky, z ktorých priamy smer nekrižuje toto miesto na prechádzanie,
- smerový signál Voľno pre vozidlá smie byť súčasne dávaný len v smeroch jazdy, ktoré nekrižujú toto miesto na prechádzanie.

V prípade používania kolízneho plného signálu Voľno podľa prvej odrážky je potrebné zvážiť použitie prerušovaných žltých signálov so symbolom chodca a/alebo cyklistu podľa 2.5.5.10. Zároveň sa v týchto prípadoch odporúča preveriť možnosť zaradenia signálu Voľno pre chodcov a/alebo cyklistov pri prechádzaní cez vozovku v dostatočnom časovom predstihu pred zariadením kolízneho plného signálu Voľno pre vozidlá, aby chodci resp. cyklisti stihli vojsť do konfliktnej plochy skôr ako ju dosiahnu vozidlá.

Signály pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku sa umiestňujú na protihľanej strane vozovky a kombinujú sa s vodorovnou Z 611 Miesto na prechádzanie. Nesmú sa kombinovať s vodorovnými Z 610 Priechod pre chodcov alebo Z 612 Priechod pre cyklistov.

Požiadavky na zriaďovanie miest na prechádzanie pozri v 2.8.6.

Signály pre cyklistov pri prechádzaní cez vozovku (2-farebné) sa zriaďujú len vtedy, ak cez vozovku prechádzajú spoločne s chodcami, resp. paralelne s chodcami v ich bezprostrednej blízkosti alebo ak ide o prechádzanie cez vozovky mimo križovatky (ďalej ako cca 5 m od kolízneho priestoru). V ostatných prípadoch sa cyklisti riadia signálmi pre cyklistov (3-farebné) a ak tieto nie sú zriadené, všeobecnými signálmi pre vozidlá – pozri 2.5.5.4.

Pri prechádzaní cyklistov spoločne s chodcami alebo paralelne s chodcami sa prechádzanie cyklistov aj chodcov musí riadiť rovnako bez ohľadu na to, či sa používa spoločné návěstidlo alebo samostatné návěstidlá zvlášť pre chodcov a zvlášť pre cyklistov.

2.5.5.4 Signály pre cyklistov (3-farebné)

Popri všeobecných signáloch pre vozidlá sa smú použiť samostatné signály pre cyklistov za nasledujúcich predpokladov:

1. cyklisti na ceste: cyklistická premávka je riadená odchyľne od všeobecnej premávky a cyklisti majú vymedzený vlastný radiaci priestor pred križovatkou (cyklistický pruh, priestor pred predsadenou STOP čiarou atď.),
2. cyklisti na súbežnej špeciálnej cestičke: neprechádzajú cez vozovku spoločne, resp. paralelne s chodcami v ich bezprostrednej blízkosti a teda sa ich premávka neriadi signálmi pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku v zmysle 2.5.5.3.

Signály pre cyklistov sa smú použiť tiež samostatne bez kombinácie so všeobecnými signálmi pre vozidlá tam, kde daný vjazd do križovatky používajú výlučne cyklisti alebo ich možno použiť v kombinácii so signálmi pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy, resp. signálmi pre dráhové vozidlá tam, kde daný vjazd používajú len cyklisti a uvedené vozidlá.

2.5.5.5 Signály pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy (gulôčková sústava)

Popri všeobecných signáloch pre vozidlá sa smú použiť samostatné signály pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy za nasledujúcich predpokladov:

1. premávka týchto vozidiel je riadená odchyľne od všeobecnej premávky,
2. vozidlá verejnej hromadnej dopravy majú pred križovatkou alebo iným riadeným miestom vyhradený pruh alebo vchádzajú do križovatky, resp. iného riadeného miesta zo samostatného telesa, samostatného jazdného pásu, zo zastávky, z obratiska a pod.

Ide o signály tzv. gulôčkovej sústavy.

Signály gulôčkovej sústavy sa smú použiť tiež samostatne bez kombinácie so všeobecnými signálmi pre vozidlá, napríklad na zastávkach, obratkách a pod.

Legislatíva umožňuje použitie signálu Čakaj vo forme jednej svietiacej gulôčky hore v strede. Signál Čakaj je však ťažko použiteľný na návěstidlách, kde sa riadi viac rôznych smerov jazdy; tiež je problém s jeho rozoznatelnosťou najmä počas zrážok a zníženej viditeľnosti, nakoľko nespĺňa podmienku rozsvietenia minimálne 2 gulôčkami na vytvorenie rozoznatelného geometrického tvaru.⁶⁵ S ohľadom na to sa signál Čakaj nesmie používať na návěstidlách pre viac ako 1 smer jazdy. Na ostatných návěstidlách sa jeho používanie neodporúča.

2.5.5.6 Signály pre dráhové vozidlá (pražcová sústava)

Popri všeobecných signáloch pre vozidlá sa smú zriadiť samostatné signály pre dráhové vozidlá v cestnej premávke za nasledujúcich predpokladov:

1. premávka dráhových vozidiel je riadená odchyľne od všeobecnej premávky,
2. dráhové vozidlá vchádzajú do križovatky alebo iného riadeného priestoru z im vyhradeného fyzicky oddeleného premávkového priestoru, napr. samostatného telesa električkovej dráhy, fyzicky oddelenej zastávky trolejbusu a pod.

Ide o signály tzv. pražcovej sústavy.

⁶⁵ V niektorých krajinách sa táto forma signálu používa ako signál poruchy signalizácie.









Signály pre dráhové vozidlá sa smú použiť tiež tam, kde nie sú kombinované so všeobecnými signálmi pre vozidlá, napríklad na zastávkach, križovaniach cestičiek pre cyklistov a pod. V týchto prípadoch sa smú dráhové signály použiť aj mimo fyzicky oddelených premávkových priestorov vyhradených pre dráhové vozidlá.

Signály pre dráhové vozidlá v cestnej premávke sú dráhové signály a smú sa použiť len na základe ich ustanovenia v prevádzkovom predpise prevádzkovateľa dráhy po jeho schválení príslušným správnym orgánom pre mestské dráhy.⁶⁶

Za účelom jednotnosti používaných signálov sa predpisuje tvar a význam jednotlivých signálov pražcovej sústavy nasledovne:

- signály majú tvar geometrických útvarov bielej farby na tmavom pozadí,
- význam signálov pre dráhové vozidlá uvádza tabuľka 3.

Tabuľka 3: Význam signálov pre dráhové vozidlá (pražcová sústava)

Signál	Názov a vyobrazenie	Význam
S 850	 Stoj	Vodič je povinný zastaviť vozidlo pred návestidlom a ak je pred návestidlom vyznačená STOP čiara, pred touto STOP čiarou.
S 851	 Čakaj	Pri rozsvietení tohto signálu je vodič povinný sa správať ako pri rozsvietení signálu Stoj; to však neplatí, ak je v čase rozsvietenia tohto signálu už tak blízko, že nemôže zastaviť bezpečne.
S 852	 Voľno permissívne	Vodič smie pokračovať v jazde pri dodržaní pravidiel cestnej premávky.
S 853	  Voľno vľavo Voľno vpravo	Vodič smie pokračovať v jazde len v stanovenom smere. Iné vozidlá a chodci, ktorých smer jazdy alebo chôdze dráhové vozidlo križuje, sú zastavení signálom Stoj alebo sú povinní dať dráhovému vozidlu prednosť v zmysle všeobecných pravidiel cestnej premávky.
	 Voľno priamo	
S 855	 Výzva	Čoskoro bude nasledovať signál Voľno alebo Odjazd. Ak vozidlo stojí na zastávke, má vodič zavrieť dvere ihneď ako to situácia umožní a pripraviť sa na odjazd okrem prípadu, že čas plánovaného odjazdu zo zastávky ešte nenastal.
S 856	 Odjazd	Čas plánovaného odjazdu uplynul. Ihneď ako to situácia umožní, má vodič odísť s vozidlom zo zastávky. Pred križovatkou alebo iným riadeným priestorom smie signál svietiť aj spoločne so signálom Stoj, resp. Čakaj; v takom prípade je vodič povinný sa pripraviť na odjazd a čakať na signál Voľno.

⁶⁶ [Z6] § 105 a [Z16] § 30 ods. 7

Na dodržanie právnych predpokladov uvedených vyššie je potrebné tieto významy ustanoviť v prevádzkovom predpise prevádzkovateľa dráhy.

Základnými signálmi sú Stoj, Čakaj a Voľno, pričom signál Voľno smie byť buď plný (Voľno permissívne) alebo smerový (Voľno priamo, Voľno vľavo, Voľno vpravo).

Signál Čakaj sa smie vynechať v úseku, kde je najvyššia dovolená rýchlosť ≤ 20 km/h a tam, kde dráhové vozidlá pred návěstidlom vždy zastavujú, napr. na zastávkach.

Signál Výzva sa používa podľa potreby, a to najmä:

- v križovatkách a iných obdobných miestach s preferenčnou signalizáciou pre vozidlá verejnej dopravy, kde signalizuje, že vodič SSZ zaregistroval žiadosť o preferenciu,
- na zastávkach nachádzajúcich sa bezprostredne pred križovatkou, kde signalizuje blížiaci sa signál Voľno,
- na iných zastávkach, kde signály pre dráhové vozidlá slúžia na riadenie odjazdu vozidiel zo zastávky v nadväznosti na grafikon alebo slúžia na zabezpečenie preferencie pri odjazde zo zastávky (v súčinnosti so všeobecnými signálmi pre vozidlá pred zastávkou, prípadne v úrovni zastávky, ak je fyzicky oddelená),
- na inom mieste za účelom informovania vodiča o blížiacom sa signáli Voľno alebo Odjazd.

Signál Odjazd možno použiť na zastávkach a obdobných miestach za účelom signalizácie plánovaného času odjazdu. Pri použití signálu Odjazd sa smú úplne vynechať signály Stoj, Čakaj a Voľno, ak sa návěstidlo nenachádza pred riadeným priestorom – v takom prípade sa návěstidlo spravidla skladá len zo signálov Odjazd a Výzva.

2.5.5.7 Doplnková zelená šípka vľavo v protiľahlom rohu križovatky

Doplnkový signál zelenej farby v tvare šípky doľava umiestnený v protiľahlom rohu križovatky^{67 68} sa smie používať výlučne v nadväznosti na plné všeobecné signály pre vozidlá. Signál je určený primárne pre vozidlá odbočujúce vľavo, ktoré už vošli do križovatky, avšak čakajú pri dávaní prednosti oproti idúcim vozidlám. Signál sa smie dávať iba za nasledujúcich podmienok:

1. na danom vjazde do križovatky je dávaný plný signál Voľno alebo bol takýto signál dávaný v krátkom časovom intervale pred rozsvietením signálu doplnkovej šípky vľavo,
2. na vjazde orientovanom oproti vjazdu, pre ktorý signál doplnkovej šípky vľavo platí, je dávaný plný signál Stoj,
3. na žiadnom z oboch vjazdov sa nepoužívajú smerové signály.

2.5.5.8 Doplnková zelená šípka pred križovatkou

Doplnkový signál zelenej farby v tvare šípky alebo šípok pred križovatkou sa môže používať výlučne spolu s plnými všeobecnými signálmi pre vozidlá. Prípustná je len doplnková šípka vpravo.

Signál je určený na umožnenie odbočenia vpravo za obdobných podmienok ako pri použití smerového signálu. Signál sa smie dávať iba za nasledujúcich podmienok:

1. na danom vjazde do križovatky je dávaný plný signál Stoj,
2. sú splnené podmienky na dávanie smerového signálu Voľno pre smer jazdy vpravo podľa 2.5.4.6 okrem požiadavky na vyznačenie samostatného odbočovacieho pruhu pre smer jazdy vpravo,
3. pre vjazd orientovaný oproti vjazdu, pre ktorý signál doplnkovej šípky vpravo platí, nie je dávaný doplnkový signál zelenej šípky vľavo v protiľahlom rohu križovatky.

2.5.5.9 Notifikačný signál o križovaní smeru

Notifikačné signály sú signály v tvare žltého symbolu chodca, cyklistu alebo chodca a cyklistu.

Vzhľadom na ustanovenia 2.5.4.6 sa tieto signály nepoužívajú na nových inštaláciách svetelných signálov a na rekonštruovaných inštaláciách v prípadoch, kde sa novo určuje použitie dopravných zariadení (pozri 1.4). Notifikačné signály o križovaní smeru sú prípustné len na už existujúcich SSZ, a to len spolu so smerovými všeobecnými signálmi pre vozidlá.

⁶⁷ [Z19] § 15 ods. 6

⁶⁸ Zaužívané pomenovanie tohto signálu je „signál na opustenie križovatky.“

2.5.5.10 Prerušované signály

Na križovatke s riadenou premávkou sa smú používať prerušované signály len nasledovne:

- Signály v tvare plného kruhu žltej farby (S 840) sa smú použiť len v čase, keď premávka na križovatke nie je riadená (pozri 2.5.4.3).
- Signály v tvare kruhu žltej farby so symbolom účastníka cestnej premávky (S 841) sa smú použiť na upozornenie na križovanie dráhy chodca, cyklistu, električky alebo autobusu pri riadení plnými (t. j. nie smerovými) signálmi. Návestidlo sa umiestňuje v bezprostrednej blízkosti miesta, kde dochádza ku križovaniu, teda nie spoločne s návestidlom všeobecných signálov pre vozidlá. Takýto signál je dávaný počas doby, kedy sú dávané kolízne signály Voľno a následne počas primeranej doby, kedy už účastník cestnej premávky, ktorého dráha je križovaná, nemá signál Voľno – prídavná doba má zodpovedať minimálnej dobe, ktorú chodec alebo cyklista potrebuje na dokončenie prechádzania cez vozovku (analogicky vo vzťahu k električkám a autobusom a vzdialenosti ku kolíznemu bodu).

Iné prerušované signály (napr. v tvare šípky alebo so symbolom šípky) sú neprípustné. Prerušovaným signálom sa na križovatke nesmie upozorňovať na blížiacu sa zmenu signálu, na nebezpečenstvo a pod.

2.5.5.11 Iné signály

Ide o signály časového odpočtu a rýchlostné signály; tieto signály nemajú regulačnú ani výstražnú funkciu. Bližšie tieto signály riešia 5.2.6.4 a 5.3.4

2.5.6 Doplnkové zariadenia k svetelným signálom

2.5.6.1 Zelená šípka (Z 730)

Zariadenie umožňuje vodičovi odbočiť doprava pri rozsvietenom signáli Stoj.

Smie sa používať iba v kombinácii s plnými signálmi a len vtedy, ak má vodič dostatočný rozhľad na chodcov a na vozidlá vchádzajúce do križovatky zo všetkých ostatných vjazdov počas celej doby ich prejazdu križovatkou.

Zariadenie sa nesmie použiť v nasledujúcich prípadoch:

1. na danom vjazde do križovatky sa používajú popri plných signáloch tiež smerové signály pre smer jazdy vpravo alebo doplnková zelená šípka pred križovatkou,
2. na vjazde do križovatky orientovanom oproti vjazdu, na ktorom je zariadenie umiestnené, sa používajú smerové signály pre smer jazdy vľavo alebo doplnková zelená šípka vľavo v protihlomu rohu križovatky,
3. pre smer jazdy vpravo je vyznačený viac ako jeden jazdný pruh (vrátane pruhov určených aj pre iný smer jazdy),
4. pri odbočení vpravo vodič križuje koľaje električky alebo sa krátko za križovatkou nachádza priecestie,
5. pri odbočení vpravo vodič križuje obojsmernú cyklistickú infraštruktúru alebo jednosmernú cyklistickú infraštruktúru, na ktorej napriek tomu často dochádza k jazde cyklistov v opačnom smere a nie je tomu možné zabrániť vhodnými opatreniami,

Zariadenie sa smie v nasledujúcich prípadoch použiť iba ak je jeho platnosť obmedzená len na cyklistov:

1. vpravo je vyznačený čakací priestor pre cyklistov na nepriame odbočenie vľavo,
2. svetelná signalizácia sa na danom mieste používa prevažne alebo vo významnej miere na ochranu detí pri dochádzaní do/zo školy,
3. na križovatkách s vysokým výskytom chodcov so zdravotným postihnutím, obzvlášť nevidiacich a slabozrakých.

2.5.6.2 Čierna šípka (Z 731)

Zariadenie umožňuje vodičovi sa otočiť na riadenej križovatke.⁶⁹ Otáčanie vozidiel sa prostredníctvom zariadenia Čierna šípka povoľuje na vjazdoch do križovatky, na ktorých sa používa:

- smerový signál pre smer jazdy vľavo,
- doplnková zelená šípka vľavo umiestnená v protiahlom rohu križovatky.

Na iných miestach sa zariadenie použije, ak otáčaniu vozidiel nebránia osobitné okolnosti.

2.5.7 Vodorovné dopravné značenie

Vodorovné dopravné značenie v križovatkách s riadenou premávkou je odlišné od vodorovného značenia v križovatkách, na ktorých premávka nie je riadená svetelnými signálmi, a to nasledovne:

1. na vjazdoch do križovatky sa vyznačujú STOP čiary namiesto čakacích čiar, pričom STOP čiary sa vyznačujú aj na vjazdoch, ktorým je pridelená prednosť v jazde,
2. namiesto priechodov pre chodcov a priechodov pre cyklistov sa v riadených vjazdoch do križovatky vyznačujú miesta na prechádzanie a prechádzanie chodcov a cyklistov cez vozovku sa riadi svetelnými signálmi.⁷⁰

Pre pozdĺžne čiary platia analogicky ustanovenia ako pre križovatky v režime miestnej úpravy prednosti v jazde dopravnými značkami (pozri 2.4.9), teda sa vedú cez kolízny priestor len v smere cesty s prednosťou v jazde a prerušujú sa v smere z vedľajších ciest. Vonkajšie okrajové čiary sa však nesmú nahradzovať čakacími čiarami.

Ak sa má neriadená križovatka zmeniť na križovatku s premávkou riadenou svetelnými signálmi, musí sa zároveň zodpovedajúco zmeniť vodorovné dopravné značenie.

2.6 Riadenie premávky svetelnými signálmi mimo križovatiek

2.6.1 Spoločné ustanovenia

2.6.1.1 Vymedzenie

Mimo križovatiek sa svetelné signály používajú na spravidla krátkodobé alebo cyklické zastavenie vozidiel na miestach, kde to vyžadujú miestne podmienky, napríklad:

- riadené miesta na prechádzanie chodcov a/alebo cyklistov mimo križovatky,
- priecestia,
- vjazd do tunela alebo úseku tunela (spravidla úseky medzi dvoma núdzovými zálivmi),
- miesta vjazdu električky, autobusu, vozidiel s právom prednostnej jazdy atď. na vozovku,
- riadené zastávky,
- úseky so striedavou obojsmernou premávkou,
- riadené vjazdy na diaľnicu.

Svetelnými signálmi sú aj pruhové signály, ktorými sa riadi vjazd do jazdného pruhu najmä:

- do kyvadlových pruhov,
- na krajinu, v ktorej sa povoľuje a zakazuje jazda použitím Z 280 – Z 282,
- operatívne v líniovom riadení, v prípade prekážky v jazdnom pruhu.

2.6.1.2 Návestidlá

Na riadenie premávky vozidiel svetelnými signálmi mimo križovatky sa spravidla používajú len všeobecné signály pre vozidlá, a to ako plné signály. V špecifických situáciách sa používajú aj iné signály, napr. signály pre chodcov, signály pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy.

Používané návestidlá sú zhodné s návestidlami používanými na križovatkách, avšak na miestach, kde sa neriadi premávka v pravidelnom či nepravidelnom cykle a v zásade väčšinu času platí Voľno, sa návestidlá pre vozidlá spravidla realizujú bez signálu Voľno.

⁶⁹ Zákaz otáčania na križovatke s riadenou premávkou je špecifickým (česko-)slovenským ustanovením pravidiel cestnej premávky, ktorý iné krajiny nepoznajú.

⁷⁰ Upozornenie: na neriadenom vjazde sa svetelnými signálmi neriadi ani prechádzanie chodcov a cyklistov cez vozovku a preto sa na takýchto vjazdoch nevyznačuje miesto na prechádzanie, ale priechod pre chodcov resp. priechod pre cyklistov.

Ide najmä o nasledujúce prípady:

- priecestné návěstidlo – vždy len dvojfarebné návěstidlo, signál Voľno sa nesmie používať,
- pred tunelom a v tuneli,
- pred vjazdom električky, autobusu, vozidiel s právom prednostnej jazdy atď. na cestu,
- na inom obdobnom mieste, kde je potrebné zastaviť premávku len v niektorých časoch.

Postupnosť signálov na takomto návěstidle je TMA – Čakaj – Stoj – TMA, pričom trvanie signálu Čakaj je ≥ 5 s.

2.6.1.3 Najvyššia dovolená rýchlosť a rozhl'adové pomery

Ak nie je ďalej uvedené inak, návěstidlá so signálom Stoj používané na zastavenie vozidiel mimo križovatky sa smú umiestňovať aj na úseku s najvyššou dovolenou rýchlosťou vyššou ako 70 km/h, je však potrebné zabezpečiť dobré rozhl'adové podmienky a podľa potreby prijať primerané opatrenia, napríklad umiestnením výstražnej Z 135 Svetelné signály v primeranej vzdialenosti (mimo obce 150 m až 250 m pred návěstidlom⁷¹), prípadne obmedzením najvyššej dovolenej rýchlosti premennou dopravnou značkou v čase, kedy je na návěstidle zobrazený signál Stoj alebo Čakaj.

Pri najvyššej dovolenej rýchlosti vyššej ako 70 km/h musí samostatný signál Čakaj trvať ≥ 5 s aj v prípade použitia návěstidla so signálom Voľno.

Spravidla nie je potrebné prijímať ďalšie opatrenia tam, kde je síce najvyššia dovolená rýchlosť viac ako 70 km/h, ale vozidlá tam bežne touto rýchlosťou jazdiť nemôžu, napríklad na vetvovej (vjazdovej) signalizácii na vjazde na diaľnicu.

Naopak, pred tunelom v hlavnom jazdnom páse diaľnice je pravidla potrebné prijatie opatrení, najmä včasné spomalenie jazdného prúdu vozidiel prostredníctvom PDZ a tiež použitie výstražných PDZ upozorňujúcich na tvorbu kolóny, keď sa táto začne tvoriť.

2.6.1.4 Fázy a fázové prechody

Analogicky platia ustanovenia 2.5.4.5. Prípadné odlišné časovania sa uvádzajú nižšie.

2.6.2 Miesta na prechádzanie mimo križovatky

Pri zriadení miesta na prechádzanie mimo križovatky platia na jeho riadenie svetelnými signálmi rovnaké požiadavky a pri umiestnení na križovatke vrátane obmedzenia najvyššej dovolenej rýchlosti na ≤ 70 km/h.

Pri riadení sa pre vozidlá používajú všetky tri signály (Stoj, Čakaj, Voľno) a pre chodcov a/alebo cyklistov sa používajú signály na prechádzanie cez vozovky (Stoj a Voľno).

2.6.3 Priecestia

Na priecestiach sa používajú výlučne dvojfarebné návěstidlá Stoj + Čakaj. Použitie alebo nepoužitie svetelných signálov na priecestí nemá vplyv na požadované dopravné značenie pred priecestím.

Požiadavky na značenie priecestí pozri v 2.7.

2.6.4 Tunely

Na zastavenie premávky pred tunelom alebo v tuneli sa spravidla používajú dvojfarebné návěstidlá Stoj + Čakaj s plnými signálmi. Ak však ide o tunel s vysokými intenzitami cestnej premávky, ktorý sa často uzatvára z premávkových dôvodov, napr. pre tvorbu kolón, je potrebné zvážiť použitie trojfarebných návěstidiel Stoj + Čakaj + Voľno s plnými signálmi.

Návěstidlá sa umiestňujú:

1. bezprostredne pred vjazdom do tunela (cca na úrovni portálu),
2. bezprostredne pred každým núdzovým zálivom,
3. ak sa pred vjazdovým portálom nachádza zhromaždisko záchranných zložiek, pred týmto zhromaždiskom tak, aby zhromaždisko zostalo pri uzatvorení tunela voľné (takéto návěstidlo smie nahrádzať návěstidlo podľa bodu 1).

⁷¹ [Z19] § 6 ods. 3

2.6.5 Miesta vjazdu električky, autobusu, vozidiel s právom prednostnej jazdy atď. na vozovku

Na miestach vjazdu vozidiel verejnej hromadnej dopravy na vozovku sa používajú:

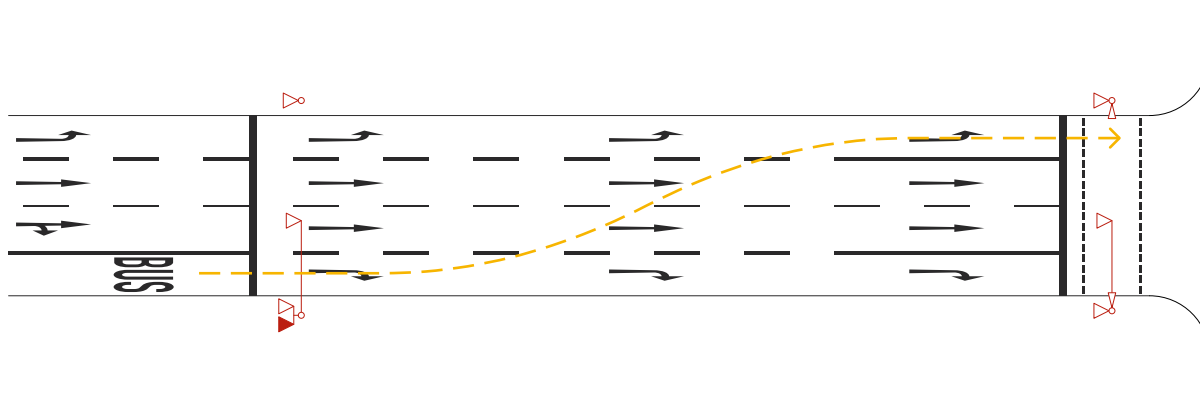
- návěstidlá vrátane signálu Voľno, ak ide o miesto častého a pravidelného vjazdu, napr. z konečnej zastávky pri krátkych intervaloch medzi spojmi (orientačne < 15 minút),
- dvojfarebné návěstidlá Stoj + Čakaj, ak ide o miesto nepravidelného či občasného vjazdu, napr. z depa alebo tam, kde sú dlhé intervaly medzi spojmi (orientačne ≥ 15 minút)

Na miestach vjazdu vozidiel s právom prednostnej jazdy na vozovku sa vždy používajú dvojfarebné návěstidlá Stoj + Čakaj.

2.6.6 Riadené zastávky

Výjazd zo zastávky sa riadi v prípadoch, kedy je s ohľadom na miestne pomery potrebné uľahčiť vozidlám verejnej hromadnej dopravy vjazd na vozovku.

To je potrebné napr. vtedy, keď sa zastávka nachádza v blízkosti križovatky a autobus sa potrebuje po výjazde zo zastávky zaradiť do ľavého jazdného pruhu, nakoľko v križovatke odbočuje doprava. V takýchto prípadoch sa na úrovni zastávky umiestňujú jednak všeobecné signály pre vozidlá, jednak signály pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy. Signály zabezpečujú uvoľnenie priestoru, ktorý autobus pri výjazde zo zastávky potrebuje pri preradení sa do ľavého (či iného) jazdného pruhu. Signály tiež môžu zabezpečovať, aby do priestoru medzi zastávkou a križovatkou vošlo len toľko vozidiel, koľko prejde cez na najbližší signál Voľno, aby sa predišlo zablokovaniu tohto priestoru čakajúcimi vozidlami (čo zase obmedzuje možnosti autobusu pri preradení sa do ľavého pruhu). Analogicky takto môže byť uľahčené vychádzanie z vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu a pod. Príklad použitia demonštruje obrázok 6.



Obrázok 6: Riadený výjazd zo zastávky do riadenej križovatky

Riadiť sa tiež smie napr. prejazd okolo zastávky bez nástupného ostrovčeka (signály zastavia vozidlá pred zastávkou, keď na ňu vchádza električka) a obdobne.

Pri riadení premávky na zastávkach sa používajú návěstidlá so signálom Voľno, ak sa súčasne používajú aj všeobecné signály pre vozidlá; v ostatných prípadoch sa podľa potreby smú použiť návěstidlá bez signálu Voľno. Ak sa takéto návěstidlá umiestňujú v blízkosti križovatky s riadenou premávkou, musí sa ich riadenie koordinovať alebo sa riadiť tým istým radičom SSZ.

2.6.7 Úseky so striedavou obojsmernou premávkou

Striedavá obojsmerná premávka je bežným opatrením pri prácach na ceste, typicky teda ide o dočasné použitie svetelných signálov. Môže však ísť aj o trvalé použitie na zúžených úsekoch ciest, kde nedostatočný rozhľad do úseku znemožňuje riešiť situáciu použitím Z 203 Prednosť protiúdiacim vozidlám a Z 304 Prednosť pred protiúdiacimi vozidlami.

Pri riadení úsekov so striedavou obojsmernou premávkou sa používajú návěstidlá so signálom Voľno.

2.6.8 Riadené vjazdy na diaľnicu

Opatrenie reguluje vjazd na diaľnicu cez vjazdovú vetvu v čase, kedy je diaľnica využívaná vozidlami na hranici svojej kapacity. Svetelné signály v takom prípade vpúšťajú vozidlá na diaľnicu po 1 alebo 2 vozidlách v pravidelných krátkych intervaloch.

Tým sa zabezpečí, že do jazdného prúdu vozidiel v hlavnom jazdnom páse diaľnice sa nezaraďujú skupiny vozidiel, ale vozidlá vchádzajú pravidelne: zaradenie väčšieho počtu vozidiel naraz, resp. krátko za sebou spôsobuje v čase využívania diaľnice na hranici kapacity silné rušenia a následne vytvorenie kolóny, zatiaľ čo pravidelne vchádzajúce vozidlá po 1 až 2 sa dokážu zaradiť aj bez rušenia a tvorby kolóny. Opatrenie tak vytvára krátke kolóny na vjazdoch na diaľnicu, čím predíde vytvoreniu rozsiahlej kolóny na diaľnici (alebo aspoň oddiali jej vytvorenie a skrátí jej trvanie). Celkové časové straty pre účastníkov cestnej premávky sú tak výrazne nižšie.

Používajú sa trojfarebné návěstidlá Stoj + Čakaj + Voľno, ktoré sú však aktívne iba v čase dopravnej špičky. Odchýlne od použitia návěstidiel na diaľnici platia doby trvania signálov Čakaj a Stoj+Čakaj v trvaní cca 1 sekundy (signál Čakaj sa smie predĺžiť, najmä pri zapnutí riadenia).

2.7 Priecestia

2.7.1 Základy

Úrovňové križovania s dráhami sú obzvlášť rizikovými miestami z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, nakoľko nehody na priecestiach majú často fatálne následky.

S ohľadom na tieto skutočnosti legislatíva umožňuje zriaďovanie nových úrovňových križovaní ciest so železničnými traťami len vo veľmi obmedzenej miere,⁷² stále sa však v cestnej sieti nachádza množstvo priecestí zriadených v minulosti. Nie každé priecestie je možné nahradiť mimoúrovňovým križovaním alebo zrušiť. Na týchto priecestiach je preto nevyhnutné v maximálnej možnej miere zaistiť bezpečnosť cestnej premávky.

Zaistenie bezpečnosti cestnej premávky na priecestiach má tri úrovne:

1. **výstražné zvislé značenie:**
používa sa vždy,
2. **vodorovné značenie:**
používa sa všade, kde je to možné: nevyznačuje sa iba na poľných a lesných cestách, na iných cestách s nespevneným povrchom a na cestách s natoľko poškodeným povrchom, že VDZ nie je možné vyznačiť,
3. **technické zabezpečenie:**
používa sa v rozsahu podľa požiadaviek dopravných predpisov príslušnej dráhy, pričom sa súčasne musia dodržať minimálne požiadavky stanovené nižšie v 2.7.4.

2.7.2 Výstražné zvislé značenie

2.7.2.1 Vymedzenie

Výstražné zvislé značenie sa skladá zo zostavy priecestných výstražných značiek Z 151 Priecestie, Z 152 Návěstná tabuľa a Z 153 Výstražný kríž. V niektorých prípadoch sa dopĺňajú tiež regulačné značky obmedzujúce najvyššiu dovolenú rýchlosť pred priecestím a na priecestí.

Zostava výstražného značenia pred priecestím môže byť buď **úplná** alebo **zjednodušená**. Štandardne sa aplikuje úplná zostava. Zjednodušená zostava sa aplikuje len:

1. na poľných, lesných a iných účelových cestách,
2. v obci na cestách s výlučne obslužnou funkciou príľahlého územia; spravidla ide o upokojené premávkové priestory.

Ak je však priecestie na takejto ceste v obci nedostatočne rozoznateľné pre vodičov bez miestnej znalosti alebo je iným spôsobom nebezpečné, označí sa plnou zostavou výstražného značenia.

2.7.2.2 Značka Priecestie (Z 151)

Na priecestie označené výstražným krížom sa vopred upozorňuje výstražnou Z 151 Priecestie. K priecestiam bez výstražného kríža pozri 2.7.2.6.

Značka sa vždy umiestňuje po oboch stranách vozovky.

Úplné výstražné značenie: Z 151 sa používa spoločne s 3-pruhovou Z 152 Návěst' pred priecestím a spravidla sa tak nachádza cca 240 m pred výstražným krížom.

⁷² [Z6] § 14

Zjednodušené výstražné značenie: Z 151 sa umiestňuje vo vzdialenosti cca 50 m pred výstražným krížom. Táto vzdialenosť sa smie s ohľadom na miestne pomery predĺžiť, najviac však na 100 m. Na lesných a poľných cestách sa smie značka vynechať, ak sú železničná trať a výstražný kríž viditeľné zo vzdialenosti ≥ 75 m. Na cestách s jazdnou rýchlosťou > 30 km/h sa zároveň odporúča Z 151 kombinovať so Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť 30 km/h, najmä ak je na priecestí použitý výstražník s bielym svetlom.⁷³

2.7.2.3 Návesť pred priecestím (Z 152)

Úplné výstražné značenie: pred priecestím označeným výstražným krížom sa umiestňuje zostava troch dvojíc Z 152 Návesť pred priecestím, umiestnených po oboch stranách vozovky. K priecestiam bez výstražného kríža pozri 2.7.2.6.

Zjednodušené výstražné značenie: Z 152 sa nepoužíva.

Zostava úplného výstražného značenia sa skladá z troch dvojíc značiek umiestnených po oboch stranách vozovky, postupne v 3-pruhovom, 2-pruhovom a 1-pruhovom vyhotovení, pričom trojpruhová návesť sa kombinuje so Z 151 Priecestie, ostatné návesti sa so Z 151 nekombinujú. Pri nedostatočných rozhladových pomeroch technicky nezabezpečeného priecestia sa smie Z 152 Návesť pred priecestím iná ako trojpruhová kombinovať so Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť. Iné kombinácie Z 152 sú neprípustné.

Štandardné vzdialenosti návesti pred priecestím sú 240 m (3-pruhová), 160 m (2-pruhová) a 80 m (1-pruhová). Pri osobitých miestnych pomeroch sa smú použiť iné hodnoty, ktoré sú približne násobkami hodnôt minimálne 50 m a maximálne 100 m namiesto základného modulu 80 m. V prípade umiestnenia vo vzájomných vzdialenostiach ≤ 70 m alebo ≥ 90 m sa na Z 152 Návesť pred priecestím uvádza v hornej časti hodnota vzdialenosti zaokrúhlená na celé desiatky metrov.

2.7.2.4 Výstražný kríž (Z 153)

Úplné aj zjednodušené výstražné značenie: Značkou sa musí označiť každé železničné priecestie okrem prípadov podľa 2.7.2.6, a to na všetkých cestách vrátane lesných, poľných a iných účelových ciest. Značkou sa tiež smie označiť električkové priecestie, ak je električková trať vedená po samostatnom telese. Ak je v danom úseku jazda električky riadená signálmi („tram-train“), považuje sa takéto priecestie za železničné a povinne sa označuje výstražným krížom.

Z 153 sa umiestňuje čo najbližšie k trati, nie však bližšie ako 3,5 m od vonkajšej koľajnice a súčasne nie bližšie ako to povoľujú dopravné predpisy príslušnej trate alebo platné technické predpisy.⁷⁴ Ak je priecestie vybavené závorami, musí sa výstražný kríž umiestniť v pozdĺžnom smere ešte pred závorou.

Umiestňuje sa po pravej strane vozovky a zároveň sa opakuje po ľavej strane vozovky alebo nad vozovkou. Pri špecifických miestnych podmienkach (napr. ak sa vedľa vozovky nachádza chodník) sa namiesto toho smú výstražné kríže umiestňovať nad jednotlivými premávkovými priestormi, musia sa však umiestniť minimálne dva výstražné kríže.

V obci a na cestách s ročným priemerom denných intenzít cestnej premávky ≤ 2000 skv/deň sa smie opakovací výstražný kríž vľavo od vozovky alternatívne umiestniť bezprostredne za priecestím namiesto bezprostredne pred priecestím, a to spravidla na rovnakom nosiči ako výstražný kríž v protismere vpravo. Takéto umiestnenie sa však smie použiť len na cestách s najviac jedným jazdným pruhom v oboch smeroch premávky a súčasne len na priecestiach cez najviac 2 koľaje.

Od opakovania po ľavej strane vozovky alebo nad vozovkou, resp. od umiestnenia minimálne dvoch výstražných krížov sa smie upustiť na cestách so šírkou spevnenej časti cesty $\leq 5,50$ m, ak ide o priecestie s vedľajšou traťou s traťovou rýchlosťou ≤ 80 km/h.

Ak ide o technicky nezabezpečené priecestie a rozhladové pomery sú natoľko nedostatočné, že nie je bezpečné vojsť na priecestie bez zastavenia ani v prípade, ak sa vozidlo pohybuje nízkou rýchlosťou, sa Z 153 kombinuje so Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!. S inými značkami okrem dodatkovej tabuľky Z 503 Smerová šípka (pozri 2.7.2.5) sa výstražný kríž nesmie kombinovať.

Ak je priecestie zabezpečené priecestnými svetelnými signálmi alebo výstražníkom (striedavo prerušované signály červenej farby), musí sa výstražný kríž umiestniť spoločne s návěstidlom svetelnej signalizácie, resp. výstražníkom.

⁷³ Zákonné obmedzenie najvyššej dovolenej rýchlosti na 50 km/h (pri blikajúcom bielom svetle) nie je na takýchto priecestiach v drvivej väčšine vhodné. Okrem toho, ide o špecifické slovenské ustanovenie, ktoré zahraniční vodiči nepoznajú.

⁷⁴ Napr. STN 73 6380. Pri dodržaní vzdialenosti 3,5 m od vonkajšej koľajnice je zároveň dodržaná vzdialenosť 4,0 m od osi koľaje, s výnimkou úzkorozchodných tratí s rozchodom menej ako 1000 mm, kedy je potrebné výstražný kríž posunúť do vzdialenosti väčšej ako 3,5 m

Spôsob kombinovania Z 153 Výstražný kríž s návestidlom priecestných signálov pozri v 5.2.3.5.

V prípade kombinácie s výstražníkom sa Z 153 umiestňuje pod výstražník tak, aby bola dodržaná výška spodnej hrany výstražného kríža cca 1,0 m. Ak to pri už existujúcich výstražníkoch vzhľadom na ich polohu nie je možné dodržať a zmena polohy výstražníka by bola neprimerane nákladná, smie sa výstražný kríž umiestniť nad výstražník alebo vedľa neho z vonkajšej strany (t. j. typicky vpravo).

V prípade priecestia zabezpečeného závorami sa výstražný kríž umiestni tak, aby sa z pohľadu vodiča vizuálne neprekrýval s brvom závary vo zdvihnutej polohe.

2.7.2.5 Priecestia za križovatkou

Ak sa priecestie nachádza za križovatkou v takej vzdialenosti, že nie je možné medzi križovatkou a priecestím umiestniť zvislé značky podľa 2.7.2.2 až 2.7.2.4 tak, aby sa Z 151 Priecestie nachádzala ≥ 50 m za križovatkou, resp. ≥ 30 m v prípade zjednodušeného značenia, postupuje sa nasledovne:

- pred križovatkou sa na všetkých vjazdoch do križovatky umiestnia Z 151 Priecestie po oboch stranách vozovky, a to čo najbližšie ku križovatke, avšak tak, aby nedošlo k vizuálnej kolízii so smerovými značkami, značkami o dávaní prednosť v jazde atď. (minimálne pozdĺžne vzdialenosti pozri v 3.5.3),
- tieto značky sa doplnia dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť (značka v priamom smere) alebo Z 503 Smerová šípka (značky v odbočujúcom smere),
- ak je na to za križovatkou dostatočne dlhý priestor, opakuje sa Z 151 Priecestie po oboch stranách vozovky aj za križovatkou (bez dodatkových tabuliek) a v prípade úplného značenia sa umiestni jedna alebo dve dvojice Z 152 Návesť pred priecestím po oboch stranách vozovky, podľa toho, koľko ich je možné na dostupnej vzdialenosti umiestniť; opakovaná Z 151 sa kombinuje s prvým rezom Z 152,
- ak sa priecestie nachádza v priamom smere hlavnej cesty, namiesto umiestnenia Z 151 Priecestie sa pred križovatkou sa umiestňujú dvojice Z 152 Návesť pred priecestím po oboch stranách vozovky tak, aby sa dosiahli celkom 3 dvojice vo vzájomných vzdialenostiach 50 – 100 m, pričom Z 151 sa kombinuje s prvou dvojicou Z 152,
- ak sa priecestie nachádza za kruhovým objazdom, umiestňujú sa Z 151 Priecestie po oboch stranách vozovky ešte pred vjazdom do kruhového objazdu a dopĺňajú sa vždy dodatkovou tabuľkou Z 503 Smerová šípka.

V prípade, že sa priecestie nachádza bezprostredne za križovatkou, umiestnia sa výstražné kríže šikmo po oboch stranách vozovky tak, aby boli viditeľné aj z cesty, z ktorej sa k priecestiu odbočuje. Ak to nie je možné dosiahnuť, umiestnia sa okrem výstražných krížov pred samotným priecestím tieto značky tiež na križujúcej ceste, pričom sa pod nimi umiestni dodatková tabuľka Z 503 Smerová šípka; v takom prípade sa tiež primerane posunú polohy Z 151.

Upozorňuje sa na to, že krátke vzdialenosti medzi križovatkou a priecestím sú rizikovým faktorom, najmä aj sa priecestie nachádza na vedľajšej ceste.⁷⁵ Mimoriadne rizikové sú prípady, kedy sa priecestie nachádza bezprostredne za križovatkou. Odporúča sa v týchto prípadoch preskúmať možnosť zriadenia svetelného signalizačného zariadenia na križovatke pri priecestí tak, aby sa na začiatku dávania výstrahy na priecestí jednak bezodkladne dával signál Voľno v smere od priecestia až do jeho vyprázdnenia, jednak sa počas celej doby dávania výstrahy dával signál Stoj vo všetkých smeroch k priecestiu.

⁷⁵ Ak vozidlá čakajú pri dávaní prednosti v jazde z vedľajšej cesty, hrozí, že vodič vojde na priecestie, keď ho ešte nemôže opustiť. To je síce pravidlami cestnej premávky zakázané, avšak k takejto situácii môže dôjsť z nepozornosti, napr. ak vodič jazdí za nákladným vozidlom, ktoré bezprostredne za priecestím zastaví. Tým pádom hrozí riziko uviaznutia vozidla na priecestí.

2.7.2.6 Priecestia bez výstražného kríža

Výstražným krížom sa neoznačujú:

1. priecestia bez premávky dráhových vozidiel:

Takéto priecestie je priecestím len z technického hľadiska (existencia dráhy úrovňovo križujúcej cestu), nie však z premávkového hľadiska (nemôže dôjsť k stretu cestného vozidla s dráhovým). V prípade ukončenia premávky na dráhe sa zároveň odstránia – alebo aspoň prekryjú – akékoľvek priecestné výstražné značky, výstražníky a návestidlá svetelných signálov, rovnako tak sa odstráni varovné vodorovné značenie. To platí aj pre priecestia, na ktorých už bola v minulosti ukončená premávka na dráhe a sú stále označené ako priecestia.

Niektoré priecestia bez premávky dráhových vozidiel môžu tvoriť nebezpečnú nerovnosť na vozovke: na takéto priecestia sa upozorňuje použitím Z 115 Nerovnosť vozovky, pričom takáto výstraha je odchýlne od ustanovení 3.7.1.6 prípustná aj na cestách, ktoré majú vo všeobecnosti nekvalitný povrch v dlhšom úseku.

2. priecestia, na ktorých jazdu dráhových vozidiel cez priecestie riadi určená osoba:

Ide najmä o vlečkové priecestia, prípadne o úrovňové križovania s dráhami s osobitým režimom prevádzky (napr. muzeálna trať).

Takéto priecestia sa označujú Z 101 s dodatkovou tabuľkou Z 509 so symbolom koľajového vozidla (popríklad symbolom električky alebo iným schváleným symbolom v závislosti od charakteru dráhy a dráhových vozidiel na nej premávajúcich). Značka sa umiestňuje bezprostredne pred priecestím v rovnakej polohe ako by sa inak umiestnil výstražný kríž (pozri 2.7.2.4) a podľa potreby sa vo vhodnej vzdialenosti pred priecestím (spravidla 50-80 m v obci a 50-150 m mimo obce) umiestni rovnaká značka doplnená dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť.

3. uzatvorené priecestia:

Ide o priecestia vybavené technickými prostriedkami na zabránenie vjazdu na priecestie (napr. uzamykateľná zábrana), na ktorej otvorenie musí vodič vykonať určitú činnosť, napr. odomknúť zámok, kontaktovať dispečing prevádzkovateľa dráhy s požiadavkou na diaľkové otvorenie a pod.

Električkové priecestia sa spravidla neoznačujú výstražným krížom okrem výnimky podľa 2.7.2.4 („tram-train“). Električkové priecestia sa smú označiť prostredníctvom Z 101 s dodatkovou tabuľkou Z 509 so symbolom električky.

2.7.3 Vodorovné značenie pred priecestím

Vodorovné značenie pred priecestím označeným výstražným krížom sa líši podľa spôsobu vyznačenia jazdných pruhov na danej ceste:

- cesta s najmenej 2 vyznačenými jazdnými pruhmi:
 - vo vzdialenosti cca 3,5 m pred výstražným krížom sa vyznačuje Priecestná čiara (pozri 4.6.2.4); táto vzdialenosť sa smie skrátiť na $\geq 2,5$ m; smie sa tiež podľa miestnych pomerov predĺžiť, takéto predĺženie sa však musí obmedziť len na nevyhnutnú mieru,
 - ak je výstražný kríž kombinovaný s Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! (pozri 2.7.2.4), vyznačí sa namiesto Priecestnej čiar Z 604 STOP čiara,
 - stredová čiara sa na priecestí a v úseku cca 30 m od vonkajšej kolajnice vyznačí ako súvislá (resp. dvojitá súvislá, ak nadväzuje na dvojitú čiaru),
 - na 2-pruhovej ceste s obojsmernou premávkou sa prechod prerušovanej stredovej čiar na súvislú čiaru vyznačí varovnou čiarou (pozri 4.2.2.5), na iných cestách sa ako varovné vyznačia vodiace čiary v úseku pred priecestnou, resp. STOP čiarou,
 - podľa potreby, najmä ak nie je možné vyznačiť varovnú čiaru podľa predchádzajúcej odrážky (napr. pri usporiadaní 2+1 v tom smere, kde je len 1 jazdný pruh), vyznačí sa Spomaľovacia čiara (pozri 4.6.2.5) tak, aby začínala vo vzdialenosti pred Priecestnou čiarou, resp. STOP čiarou cca 40 m v obci a cca 60 m mimo obce.

- cesta s 1 vyznačeným jazdným pruhom alebo bez pozdĺžnych čiar:
 - Priecestná čiara alebo STOP čiara sa vyznačí v rovnakej polohe ako na ceste s najmenej 2 vyznačenými jazdnými pruhmi, pričom:
 - na jednosmernej vozovke sa vyznačí cez celú šírku vozovky,
 - na obojsmernej vozovke len v šírke zodpovedajúcej smeru premávky k priecestiu; jej šírka musí byť $\geq 2,5$ m (čím môže potenciálne zasahovať do opačného smeru premávky),
 - Spomaľovacia čiara (pozri 4.6.2.5) sa vyznačí tak, aby začínala vo vzdialenosti pred Priecestnou čiarou, resp. STOP čiarou cca 40 m v obci a cca 60 m mimo obce.

2.7.4 Technické zabezpečenie

2.7.4.1 Vymedzenie

Technickým zabezpečením priecestia sú svetelné signály a / alebo závary, ktoré sú spravidla doplnené výstražnými zvukovými signálmi.

2.7.4.2 Požiadavky na technické zabezpečenie

Priecestie musí byť technicky zabezpečené, ak to požadujú dopravné predpisy príslušnej dráhy. Okrem toho musí byť technicky zabezpečené každé priecestie označené Z 153 Výstražný kríž, na ktorom ročný priemer denných intenzít cestnej premávky dosahuje nasledujúce hodnoty podľa druhu trate:

- hlavné trate: > 0 skv / deň,
- vedľajšie trate, traťová rýchlosť > 80 km/h: > 0 skv / deň,
- vedľajšie trate, traťová rýchlosť ≤ 80 km/h, viackoľajné: > 250 skv / deň,
- vedľajšie trate, traťová rýchlosť ≤ 80 km/h, jednokoľajné: > 2500 skv / deň.

Tieto minimálne požiadavky sa musia dodržať aj v prípadoch, keď dopravné predpisy príslušnej dráhy technické zabezpečenie nepožadujú.

Na hlavných tratiach sa v zmysle platnej legislatívy nesmú zriaďovať nové priecestia. Požiadavka vyššie znamená, že existujúce priecestia na hlavných tratiach, ktoré nie je možné nahradiť mimoúrovňovým križovaním alebo zrušiť, sa musia technicky zabezpečiť.

Požiadavky na druh technického zabezpečenia stanovujú dopravné predpisy príslušnej dráhy, minimálne sa však musia dodržať nasledujúce požiadavky:

1. svetelné signály sa použijú na každom priecestí s požiadavkou na technické zabezpečenie, s výnimkou priecestí s mechanickým zabezpečovacím zariadením bez väzieb,
2. závary sa musia použiť minimálne na priecestiach:
 - a) na tratiach s traťovou rýchlosťou > 100 km/h,
 - b) na cestách s ročným priemerom denných intenzít cestnej premávky > 5000 skv / deň,
3. zvukové signály sa musia použiť minimálne na priecestiach:
 - a) so závorami,
 - b) v obci; mimo obce tiež tam, kde sa uvažuje nezanedbateľný pohyb chodcov.

Tým nie sú dotknuté prísnejšie požiadavky dopravných predpisov príslušnej dráhy.

2.7.4.3 Svetelné signály na priecestiach

Na priecestiach sa používajú priecestné návěstidlá so signálmi Stoj (červená) a Čakaj (žltá). K vyhotoveniu priecestných návěstidiel pozri 5.2.3.5.

Ku každej Z 153 Výstražný kríž sa umiestňuje priecestné návěstidlo, pričom

1. pri umiestnení vedľa premávkového priestoru sa návěstidlo sa nachádza nad Z 153,
2. pri umiestnení nad premávkovým priestorom sa návěstidlo sa nachádza vedľa Z 153, spravidla vľavo, resp. na strane bližšej k osi vozovky.

K umiestňovaniu výstražných krížov pozri 2.7.2.4.

Signalizácia musí mať väzbu na dávanie výstrahy priecestným zabezpečovacím zariadením. Signál Čakaj sa začína dávať od začiatku dávania výstrahy PZZ, trvanie je v zhode s požiadavkami 2.5.4.5. Po signáli Čakaj nasleduje signál Stoj, ktorý trvá až do ukončenia dávania výstrahy.

Do 31. marca 2024 sa smú navrhovať aj výstražné návěstidlá (výstražníky) s dvoma striedavo prerušovanými červenými svetlami alebo ich umiestňovať ako náhradu za takéto zariadenia.⁷⁶ Výstražníky s bielym prerušovaným svetlom sa nesmú umiestňovať.

2.7.4.4 Závory

Závory môžu byť celé alebo polovičné. Celé závory v spustenej polohe zasahujú do celej šírky vozovky. Polovičné závory v spustenej polohe zasahujú do šírky vozovky zodpovedajúcej jednému smeru premávky, kryjú teda len vjazd na priecestie, no nebránia výjazdu z neho.⁷⁷

Ak sa používajú celé závory, musia byť skonštruované tak, aby umožňovali prerazenie vozidlom z vnútornej strany (z priecestia) bez vážnejšieho ohrozenia posádky.

Z globálnych štatistík nehodovosti na priecestiach vyplýva, že počet nehôd pripadajúcich na priecestie zabezpečené závorami je neporovnateľne nižší ako počet nehôd pripadajúcich na priecestie zabezpečené len svetelnými signálmi alebo výstražníkmi. Zároveň sú priecestia s úplnými závorami bezpečnejšie ako priecestia s polovičnými závorami. S ohľadom na to sa odporúča, aby sa závory použili na každom priecestí s automatickým priecestným zabezpečovacím zariadením⁷⁸ a súčasne sa odporúča preferovať celé závory pred polovičnými.

2.7.4.5 Výstražné zvukové signály

Na priecestiach vybavených závorami sa zvukový signál ukončuje momentom sklopenia závor; ak však závory nekryjú aj chodník, má zvukový signál trvať po celú dobu dávania výstrahy.

Na priecestiach nevybavených závorami zvukový signál trvá po celú dobu dávania výstrahy.

2.8 Pešia a cyklistická infraštruktúra

2.8.1 Vymedzenie

Z dôvodu ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky treba zvláštnu pozornosť venovať navrhovaniu pešej a cyklistickej infraštruktúry. Táto sa skladá z nasledujúcich prvkov:

- **primárna infraštruktúra:**
 - **vlastná pešia infraštruktúra:**
chodník,⁷⁹ cestička pre chodcov, pešia zóna, obytná zóna, školská zóna,
 - **vlastná cyklistická infraštruktúra:**
cestička pre cyklistov, cyklistický pruh, bicyklová cesta,
 - **zdieľaná pešia a cyklistická infraštruktúra:**
spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, oddelená cestička pre chodcov a cyklistov,
- **sekundárna infraštruktúra:**
 - **infraštruktúra na prechádzanie chodcov a cyklistov cez vozovku:**
priechod pre chodcov, priechod pre cyklistov, miesto na prechádzanie,
 - **infraštruktúra zdieľaná s inými vozidlami:**
ochranný pruh pre cyklistov.

⁷⁶ [Z19] § 30 ods. 5

⁷⁷ Dvojica spolu umiestnených polovičných závor, každá pre jeden premávkový smer (alebo obdobne) sa považuje za celé závory, nakoľko kryjú celú šírku vozovky.

⁷⁸ Investičné náklady na doplnenie závor k priecestiu vybaveného PZS 2. alebo 3. kategórie sú oproti nákladom na zriadenie PZS pomerne nízke. Zo socioekonomického hľadiska (cost-benefit analýza) ide jednoznačne o spoločensky výnosnú investíciu.

⁷⁹ Upozorňuje sa na to, že napríklad ochranné ostrovčeky, nástupné ostrovčeky atď. spĺňajú definíciu chodníka v zmysle platnej legislatívy ([Z5] § 2 písm. g)).

2.8.2 Špeciálne cestičky a pruhy pre chodcov a cyklistov

2.8.2.1 Vymedzenie

Špeciálnymi cestičkami sú samostatné cesty (okrem bicyklovej cesty podľa 2.8.3) alebo stavebne oddelené časti ciest, ktoré sú svojim stavebným prevedením určené výlučne alebo predovšetkým pre chodcov a/alebo cyklistov, bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú označené zvislou značkou Z 220 až Z 223. Špeciálnou cestičkou sa tiež stáva chodník označený Z 220, Z 222 alebo Z 223.

Špeciálnymi pruhmi sú pruhy vyhradené na premávku len niektorých účastníkov cestnej premávky; v rámci cyklistickej infraštruktúry ide o cyklistický pruh.

Ochranný pruh pre cyklistov nie je špeciálnym pruhom.

2.8.2.2 Označovanie zvislými značkami

Špeciálne cestičky a pruhy pre chodcov a cyklistov sa označujú zvislými značkami Z 220 až Z 223 len tam, kde je prednostné použitie takejto špeciálnej cestičky alebo pruhu povinné.

Špeciálne cestičky, ktorých prednostné použitie nie je povinné, sa neoznačujú zvislými značkami, ak je z ich stavebného riešenia (napr. vjazd cez obrubník, šírka, použitie stĺpikov atď.) zrejmý ich účel a zároveň je ich používaniu inými účastníkmi cestnej premávky vhodne zamedzené inými spôsobmi (napr. sa nachádzajú v lokalite, kam iné vozidlá majú vjazd zakázaný alebo sú na nich použité vhodné zábrany). Ak toto neplatí, použijú sa značky zakazujúce vjazd, resp. vstup iným účastníkom cestnej premávky, spravidla Z 231 Zákaz vjazdu pre všetky vozidlá alebo Z 232 Zákaz vjazdu pre všetky motorové vozidlá,⁸⁰ príp. spolu s dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre s vyznačením účastníkov cestnej premávky, ktorým je vjazd povolený (napr. pre cyklistov v kombinácii so Z 231). V týchto prípadoch sa nepoužívajú Z 220 až Z 223.

Vzhľadom na špecifické postavenie chodníka v cestnej premávke neplatí ustanovenie podľa predchádzajúceho odseku pre chodník, na ktorý sa povoľuje vjazd cyklistom: v takom prípade sa smie použiť výlučne kombinácia Z 220 + Z 515 (pozri tiež 2.8.2.6).

Cyklistické pruhy, ktorých použitie nie je povinné, sa vyznačujú len vodorovnými značkami; zvislými značkami sa zásadne neoznačujú.

2.8.2.3 Povinné použitie cyklistickej infraštruktúry

Povinnosť prednostne použiť cyklistickú infraštruktúru použitím Z 221 až Z 224 sa smie nariadiť iba pri splnení nasledujúcich podmienok:

1. vyžaduje si to bezpečnosť cestnej premávky, najmä pozdĺž hlavných ciest s vyššími intenzitami cestnej premávky,
2. je k dispozícii dostatočný premávkový priestor pre chodcov (ak je potrebný),
3. z hľadiska účastníkov cestnej premávky je používanie takejto infraštruktúry a ich vedenie dostatočne jasné, rozoznateľné a bezpečné, obzvlášť v križovatkách, na vjazdoch na priľahlé nehnuteľnosti so silnou premávkou (napr. vjazdy do výrobných areálov, skladov a pod.), pri zastávkach a na obdobných kritických miestach,
4. cyklistická infraštruktúra má dostatočnú šírku – minimálne požiadavky sú:

a) cyklistický pruh vrátane VDZ:	≥ 2,00 m,
b) jednosmerná cestička pre cyklistov:	≥ 2,00 m,
c) obojsmerná cestička pre cyklistov:	≥ 2,50 m,
d) spoločná cestička pre chodcov a cyklistov:	
i) v obci:	≥ 2,50 m,
ii) mimo obce:	≥ 2,00 m,
e) oddelená cestička pre chodcov a cyklistov:	
i) pruh pre cyklistov – jednosmerná premávka:	≥ 1,50 m,
ii) pruh pre cyklistov – obojsmerná premávka:	≥ 2,00 m.

⁸⁰ Upozornenie: táto značka umožňuje okrem cyklistov vjazd aj iným nemotorovým vozidlám, napr. záprahovým. Ak je na danom mieste pravdepodobné, že by po cestičke mohli jazdiť iné nemotorové vozidlá a toto nie je žiaduce, treba použiť prísnejší zákaz prostredníctvom Z 231 a explicitne povoliť vjazd cyklistov dodatkovou tabuľkou Z 507.

Pri objektívnych priestorových obmedzeniach sa na krátkych úsekoch (do cca 100 m) pripúšťa šírka cyklistického pruhu užšia o 0,25 m oproti vyššie uvedenej hodnote a pre cestičky pre cyklistov sa pripúšťa šírka 0,50 m užšia oproti vyššie uvedeným hodnotám. To neplatí pre kombinovanú pešiu a cyklistickú infraštruktúru.

Tieto hodnoty sú len minimá umožňujúce ustanovenie povinnosti prednostného použitia cyklistickej infraštruktúry a neslúžia ako referenčné hodnoty pre jej navrhovanie.⁸¹

Na cyklistickú infraštruktúru, ktorá nevedie pozdĺž ciest pre motoristickú premávku, sa spravidla nepredpisuje povinnosť prednostného použitia, s výnimkou oddelených cestičiek pre chodcov a cyklistov, kde sa použitím Z 223 Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov predpisuje účastníkom použitie vlastného pruhu.

Aj v prípade cyklistickej infraštruktúry bez povinnosti ju prednostne použiť sa musí zabezpečiť bezpečné vedenie cyklistickej premávky vodorovným značením, obzvlášť v križovatkách, na vjazdoch na prilahlé nehnuteľnosti so silnou premávku a na obdobných kritických miestach. Taktiež je potrebné zvážiť primerané opatrenia proti blokovaní cyklistickej infraštruktúry statickou premávku.

2.8.2.4 Obojsmerná a ľavostranná cyklistická infraštruktúra pozdĺž cesty

Pozdĺž cesty sa cyklistická infraštruktúra spravidla rieši ako jednosmerná, umiestnená po pravej strane vozovky pre jeden alebo oba smery premávky. Obojsmerná alebo ľavostranne umiestnená cyklistická infraštruktúra pozdĺž cesty je najmä v obci spojená so zvýšeným rizikom a preto sa smie použiť len pri dodržaní nasledujúcich predpokladov na eliminovanie bezpečnostných rizík:

1. v prípade ľavostranného jednosmerného cyklistického pruhu: šírka $\geq 2,25$ m vrátane vodorovného značenia; zároveň sa vylučuje vyznačenie parkovacích miest pozdĺž cyklistického pruhu,
2. v prípade segregovanej cestičky pre cyklistov vzdialenosť od vozovky $\geq 0,75$ m,
3. veľmi dobrá vzájomná viditeľnosť cyklistov a vodičov motorových vozidiel jazdiacich v opačnom smere premávky,
4. obmedzený počet križovatiek a vjazdov na prilahlé nehnuteľnosti so silnou premávku a dostatočné vzdialenosti medzi týmito križovatkami a/alebo vjazdmi,
5. v križovatkách musí mať cyklista prednosť v jazde; na križovaných cestách sa musí použiť Z 201 Daj prednosť v jazde!, príp. Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! s dodatkovou tabuľkou Z 513 Priečna jazda cyklistov,⁸²
6. aspoň na začiatku a konci takéhoto usporiadania sa má vhodným spôsobom zabezpečiť možnosť bezpečného prejazdu cez vozovku, ak je taký prejazd potrebný.

2.8.2.5 Čiastočne obojsmerné cesty

Smú zriaďovať čiastočne obojsmerné cesty, v ktorých je premávka cyklistov povolená v oboch smeroch a premávka ostatných účastníkov povolená len v jednom smere, ak sa tým dosiahne nezanedbateľné skrátenie trasy cyklistov.

Pod dĺžkou trasy sa pritom nemyslí výlučne vzdialenosť, ale tiež jazdná doba, vynaložená námaha a rizikovosť trasy: pre cyklistu môže byť výhodnejšia aj mierne dlhšia trasa, ak sa tým vyhne stúpaniu a klesaniu resp. ak sa tým skrátí časť trasy, ktorú musí jazdiť v stúpaní. Rovnako tak môže byť výhodnejšie jazdiť po mierne dlhšej trase vedúcej cez upokojené premávkové priestory ako po mierne kratšej trase vedúcej po hlavnom cestnom ťahu so silnou premávku motorových vozidiel.

Takýto režim premávky sa smie povoliť len na jednopruhových cestách s prevažujúcim obslužným charakterom.

Prípustné sú dve riešenia: bez vyznačenia cyklistického pruhu a s vyznačením cyklistického pruhu.

Podmienky riešenia bez vyznačenia cyklistického pruhu určuje tabuľka 4, podmienky riešenia s vyznačeným cyklistickým pruhom určuje tabuľka 5.

⁸¹ Na jednej strane môže byť nepovinná infraštruktúra užšia (najmä pri nízkych intenzitách), na druhej strane pri vyšších intenzitách cyklistickej premávky môžu byť potrebné aj podstatne väčšie šírky.

⁸² Napriek tomu, že na dodatkovej tabuľke sú vyznačené šípky v oboch smeroch, neznamená to, že cyklisti nevyhnutne aj jazdia v oboch premávkových smeroch: pre vodiča to znamená dať prednosť cyklistom a očakávať, že môžu prichádzať aj z pravej strany, čo je inak neobvyklé.

Ak to miestne pomery umožňujú, má sa preferovať variant s vyznačením cyklistického pruhu.

V obci sa musí vždy preskúmať, či nie je vhodnejšie na premávku cyklistov využiť priľahlý chodník jeho prekonfigurovaním na oddelenú alebo spoločnú cestičku pre cyklistov, prípadne na cestičku pre chodcov s povolením jazdy cyklistov prostredníctvom dodatkovej tabuľky Z 515 Voľno.

Zvislými značkami sa čiastočne obojsmerné cesty označujú v smere, v ktorom je povolená jazda aj iných vozidiel ako cyklistov použitím Z 321 Jednosmerná cesta s dodatkovou tabuľkou Z 513 Priečna jazda cyklistov (ak ide o vodorovný variant Z 321) alebo Z 514 Obojsmerná jazda cyklistov (ak ide o zvislý variant Z 321). V opačnom smere sa označujú Z 230 Zákaz vjazdu s dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre, so symbolom bicykla.

Tabuľka 4: Premávka cyklistov v protismere: požiadavky bez vyznačenia cyklistického pruhu

Parameter	Požiadavky
najvyššia dovolená rýchlosť	v obci 30 km/h, mimo obce 70 km/h
ročný priemer denných intenzít	≤ 5000 skv / deň
kryt vozovky	v obci preferovaná dlažba, alternatívne asfaltový; mimo obce krajnice v šírke 0,50 – 0,75 m zhotovené z iného materiálu ako jazdný pruh
šírka cesty (bez parkovacích miest)	štandardne: v obci $\geq 3,75$ m, pri objektívnych priestorových obmedzeniach $\geq 3,50$ m, mimo obce $\geq 3,50$ m + $2x \geq 0,50$ m krajnice
	pri silnej cyklistickej premávke alebo pri silnej premávke nákladných vozidiel alebo dodávok: v obci $\geq 4,75$ m, pri objektívnych priestorových obmedzeniach $\geq 4,45$ m, mimo obce $\geq 4,00$ m + $2x \geq 0,75$ m krajnice
	v zóne najvyššej dovolenej rýchlosti ≤ 30 km/h alebo inom upokojenom premávkovom priestore a súčasne pri veľmi nízkych intenzitách premávky motorových vozidiel sa pripúšťa šírka $\geq 3,00$ m
parkovanie	zákaz stáť na vozovke; prípustné pozdĺžne parkovanie na vyznačených miestach, len po pravej strane vozovky
	v upokojených premávkových priestoroch, kde nie je silná cyklistická premávka, sa smie povoliť pozdĺžne parkovanie na vyznačených miestach po ľavej strane vozovky za predpokladu pridania bezpečnostného prúžku $\geq 0,50$ m k vyššie uvedeným minimálnym šírkam; ak ide o parkovanie na chodníku, odporúča sa, aby bol tento bezpečnostný prúžok tvorený skoseným (debarierizovaným) obrubníkom alebo obdobným stavebným riešením
chodník	pokiaľ možno, má sa s obci nachádzať aspoň po ľavej strane cesty
ďalšie opatrenia	použitie sínusových vertikálnych spomaľovačov na vhodných miestach; nesmú sa použiť spomaľovacie prahy!
	ak sa vyznačujú vonkajšie okrajové čiary, vyznačia sa ako na jednopruhovej obojsmernej vozovke (pozri 4.2)
	mimo obce: smerové stĺpiky aspoň v zákrutách

Tabuľka 5: Premávka cyklistov v protismere: požiadavky pri vyznačení cyklistického pruhu

Parameter	Požiadavky
najvyššia dovolená rýchlosť	v obci 50 km/h, mimo obce 70 km/h
kryt vozovky	bez požiadaviek na materiál, cyklistický pruh podfarbený červenou farbou
šírka cesty (bez parkovacích miest a bezpečnostného prúžku)	jazdný pruh $\geq 3,50$ m, mimo obce tiež krajnica $\geq 0,50$ m cyklistický pruh: podľa 2.12.4.2
parkovanie	zákaz stáť na vozovke; prípustné pozdĺžne parkovanie na vyznačených miestach, len po pravej strane vozovky
d ďalšie opatrenia	vozovka nemá byť výrazne širšia oproti vyššie stanoveným minimám: riziko vyšších rýchlostí motorových vozidiel a v obci riziko nelegálneho stáť na cyklistickom pruhu mimo obce: smerové stĺpiky aspoň v zákrutách

2.8.2.6 Povolenie používania pešej a cyklistickej infraštruktúry inými účastníkmi

Vjazd alebo vstup iných účastníkov cestnej premávky na špeciálnu cestičku alebo do špeciálneho pruhu sa povoľuje dodatkovou tabuľkou Z 515 Voľno,⁸³ nie dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre (tá má odlišný význam).

Na pešiu a cyklistickú infraštruktúru sa smú vpustiť nasledujúci účastníci:

1. na cestičku pre chodcov sa smie povoliť vjazd cyklistom: takýmto spôsobom sa označuje najmä chodník, kde je účelom, aby ho využívali aj cyklisti, nemá však dostatočnú šírku na to, aby mohol byť označený ako spoločná či oddelená cestička pre chodcov a cyklistov; podmienkou opatrenia sú nízke intenzity cyklistickej aj pešej premávky a dostatočná šírka aspoň na vzájomné predchádzanie a vyhýbanie (spravidla aspoň 2,0 m),
2. na cestičku pre cyklistov alebo do cyklistického pruhu sa smie povoliť vjazd mopedom; podmienkou povolenia vjazdu mopedom je dostatočná šírka cestičky alebo pruhu.

Okrem toho sa smie na špeciálnu cestičku povoliť vjazd ďalším účastníkom cestnej premávky, ak to je potrebné s ohľadom na osobitý charakter tejto špeciálnej cestičky, najmä ak má cestička zároveň slúžiť na prístup k určitým nehnuteľnostiam. Takéto povolenie však musí byť čo najstriktnejšie a zahŕňať len tých účastníkov, pre ktorých je prístup na špeciálnu cestičku alebo do špeciálneho pruhu objektívne potrebný, najmä rezidentov alebo tých účastníkov, pre ktorých je takýto prístup potrebný na dosiahnutie cieľa sledujúceho legitímny verejný záujem.

Na špeciálnu cestičku sa nesmie povoliť vjazd širokému okruhu účastníkov cestnej premávky, napr. všetkým osobným vozidlám.

Pri povoľovaní vjazdu na špeciálnu cestičku iným účastníkom cestnej premávky ako tým, pre ktorých je špeciálna cestička určená, sa musí dbať na jej stavebné charakteristiky, najmä na jej únosnosť a šírku.

Vozidlám správcu cesty, správcov inžinierskych sietí a pod. sa vjazd na špeciálnu cestičku spravidla nepovoľuje dopravnými značkami. Ak je vjazd týchto vozidiel nevyhnutný na výkon pracovnej činnosti, ich vodiči sú počas vykonávania pracovnej činnosti oprávnení na špeciálnu cestičku vojsť používajúc zvláštne výstražné svetlá oranžovej farby.⁸⁴ Ak však ide o výkon takých činností, pri ktorých sa nepoužívajú vozidlá vybavené zvláštnymi výstražnými svetlami, resp. použitie zvláštnych výstražných svetiel nie je prípustné a súčasne je vjazd takýchto vozidiel na špeciálnu cestičku nevyhnutne potrebný, smie sa povoliť ich vjazd použitím dodatkovej tabuľky Z 515 Voľno.

⁸³ [Z19] Príloha č. 5, časť II., bod 6

⁸⁴ [Z5] § 41 a § 42

2.8.3 Bicyklová cesta

2.8.3.1 Vymedzenie

Bicyklová cesta je cesta s osobitnými pravidlami (podobne ako napr. Cesta pre motorové vozidlá). Je určená primárne pre cyklistickú premávku, avšak je možné na ňu podľa potreby vpustiť ďalších účastníkov cestnej premávky podľa miestnych pomerov, čo je zároveň aj typické použitie.

2.8.3.2 Rozsah aplikácie

Bicyklové cesty sa zriaďujú výlučne v obci.

Nesmú sa zriadiť na ceste, ktorá slúži pre tranzitnú dopravu cez danú obec, ani na inej ceste so spojovacou funkciou. Spravidla sa zriaďujú na uliciach s upokojeným charakterom, ktoré sa nachádzajú v hlavných smeroch cyklistickej premávky, resp. vedú po upokojených cestách súběžných s hlavnými ťahmi v obci.⁸⁵ Bicyklové cesty sa nezriaďujú v priemyselných, logistických a obdobných areáloch.

Bicyklové cesty sa zriaďujú tak, aby tvorili s ostatnou cyklistickou infraštruktúrou funkčnú dopravnú sieť: to znamená, že ich zriaďovanie si vyžaduje dôsledné plánovanie infraštruktúry. Aj pri povolení premávky iných vozidiel majú byť cyklisti prevažujúci účastníkmi na bicyklovej ceste.

Pri zriaďovaní bicyklovej cesty sa musí posúdiť vplyv na plynulosť ostatnej premávky. Bicyklová cesta sa nesmie zriadiť tam, kde by tým došlo k obmedzeniu významného množstva účastníkov cestnej premávky alebo by sa podstatne obmedzil prístup k nehnuteľnostiam na bicyklovej ceste alebo v jej okolí.

2.8.3.3 Vylúčené opatrenia na bicyklovej ceste

Na bicyklovej ceste sa nesmú aplikovať nasledujúce opatrenia:

1. pozdĺžne súvislé pruhové čiary (pozri 4.2.1.1),
2. špeciálne cestičky alebo pruhy pre cyklistov (Z 221 až Z 223),
3. ochranný pruh pre cyklistov,
4. parkovacie miesta so šikmým alebo kolmým státím,
5. križovatky s riadenou premávkou, s výnimkou križovatiek, na ktorých bicyklová cesta začína, resp. končí.

Na bicyklovej ceste sa obdobne ako v iných upokojených premávkových priestoroch nemajú aplikovať žiadne regulácie s výnimkou úpravy prednosti v jazde a regulácie statickej premávky.

2.8.3.4 Križovatky s inými cestami

Bicyklová cesta sa smie križovať len s:

1. inými bicyklovými cestami,
2. cestami, z ktorých je vylúčená premávka motorových vozidiel,
3. cestami s premávkou motorových vozidiel s veľmi nízkym dopravným významom,
4. cestami s premávkou motorových vozidiel s vyšším dopravným významom iba tam, kde bicyklová cesta začína, resp. končí

Na bicyklovej ceste sa smie uplatniť tak režim všeobecnej úpravy prednosti v jazde („prednosť sprava“), ako aj režim miestnej úpravy dopravnými značkami. Na križovatkách s cestami, z ktorých je vylúčená premávka motorových vozidiel a na križovatkách s cestami s premávkou motorových vozidiel s veľmi nízkym dopravným významom sa spravidla prideliť prednosť v jazde bicyklovej ceste.

Ak sa bicyklovej ceste prideliť prednosť v jazde, vyznačuje sa výlučne prostredníctvom Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde.

2.8.3.5 Povolenie jazdy iných vozidiel

Na bicyklovú cestu sa spravidla povoľuje vjazd aj iným vozidlám, najmä dopravnej obsluhy a/alebo rezidentom. Iba tam, kde je premávka motorových vozidiel nežiaduca (napr. v užších centrách miest), sa vjazd iných vozidiel nepovoľuje, príp. sa povolenie vjazdu obmedzuje na určité časy a pod.

Premávka iných vozidiel na bicyklovej ceste sa povoľuje dodatkovou tabuľkou Z 515 Voľno.

⁸⁵ Účelom je motivovať cyklistov jazdiť mimo hlavných ťahov a nezriaďovať na hlavných ťahoch resp. súběžne s nimi cyklistickú infraštruktúru. Jazda na bicykli v paralelných uliciach je bezpečnejšia a cyklisti nie sú zaťažovaní výfukovými splodinami.

2.8.4 Priechody pre chodcov

2.8.4.1 Vzťah priechodov pre chodcov k svetelným signálom

Priechody pre chodcov sa zriaďujú ako neriadené svetelnými signálmi. Ak sa prechádzanie chodcov cez vozovku riadi svetelnými signálmi, vyznačuje sa Z 611 Miesto na prechádzanie.

2.8.4.2 Prípustné a neprípustné miesta

Priechod pre chodcov sa smie vyznačiť, len ak spĺňa všetky nasledujúce podmienky:

1. nachádza sa v obci,
2. nachádza sa na úseku s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≤ 50 km/h,
3. križuje len jeden jazdný pruh alebo dva vzájomne protismerné jazdné pruhy; v semikolíznom, resp. kolíznom priestore je okrem toho prípustný jeden manévrovací pruh navyše (poznámka: cyklistický pruh nie je jazdný pruh),
4. z oboch strán vozovky sa nachádza primárna pešia infraštruktúra (pozri 2.8.1), pričom táto infraštruktúra sa nachádza aj v širšom okolí daného miesta alebo ide o zastávku.

Na dosiahnutie podmienky najvyššej dovolenej rýchlosti ≤ 50 km/h nie je prípustné obmedziť najvyššiu dovolenú rýchlosť len v blízkom okolí daného miesta – takéto obmedzenie musí platiť súvisle v širšom okolí. Naopak, na dosiahnutie podmienky najviac jedného priebežného jazdného pruhu pre každý smer jazdy sa smie na zvolenom mieste znížiť počet jazdných pruhov.⁸⁶

Priechody pre chodcov sa nesmú vyznačovať:

1. mimo obce,
2. v križovatke s riadenou premávkou a v jej blízkosti, okrem neriadených vjazdov a výjazdov do/z takejto križovatky,
3. na úsekoch s líniovou koordináciou križovatiek s riadenou premávkou („zelená vlna“),
4. tam, kde by takýto priechod križoval električkovú trať (pozri 2.8.4.8),
5. cez cestu s prednosťou v jazde na križovatke so zalomenou prednosťou (pozri 2.4.9): ak je priechod potrebný, musí sa odsadiť čo najďalej od kolízneho priestoru,
6. v pešej zóne, obytnej zóne a školskej zóne; v ostatných upokojených premávkových priestoroch je priechod pre chodcov prípustný, spravidla však nadbytočný, pozri 2.8.4.3,
7. v priebehu spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov; smie sa však zriadiť v priebehu oddelenej cestičky pre chodcov a cyklistov, kedy sa vyznačí priechod pre cyklistov paralelne s priechodom pre chodcov alebo primknutý k priechodu pre chodcov.

Kde nie je možné zriadiť priechod pre chodcov a súčasne je potrebné prechádzanie chodcov cez vozovku (pozri 2.8.4.3), sa podľa potreby zriadi Miesto na prechádzanie (Z 611) riadené svetelnými signálmi. To však nie je prípustné v pešej zóne, obytnej zóne a školskej zóne. Tam, kde nie je prípustný priechod pre chodcov ani miesto na prechádzanie, možno postupovať podľa 2.8.7.

2.8.4.3 Premávkové predpoklady zriadenia

Priechody pre chodcov sa vyznačujú len tam, kde je potrebné dať chodcom prioritu pri prechádzaní cez vozovku, nakoľko inak by bolo ich prechádzanie cez vozovku na danom mieste náročné a potenciálne nebezpečné. Zároveň sa priechod sa smie zriadiť len vtedy, ak je na danom mieste prechádzanie chodcov cez vozovku potrebné a súčasne to dovoľujú intenzity cestnej premávky. Výnimočne sa smú zriadiť aj cez cestičku pre cyklistov, je však nevyhnutné zväžiť miestne pomery, najmä vzdialenosť priechodu od kolízneho priestoru, rýchlosť cyklistov a pod., pričom v blízkosti križovatiek treba brať do úvahy riziká vzájomného ovplyvňovania oboch druhov účastníkov.

Tabuľka 6 určuje prípustné rozsahy vyznačovania priechodov pre chodcov podľa intenzít premávky v špičkovej hodine. Špičkovou intenzitou pešej premávky sa rozumie najvyšší počet chodcov, ktorí prechádzajú cez vozovku počas jednej hodiny v rámci týždňa; špičkovou intenzitou premávky vozidiel je počet vozidiel prechádzajúcich daným miestom počas tej istej hodiny.

⁸⁶ Najmä na sídliskách budovaných v 70-tych a 80-tych rokoch minulého storočia sa nachádza mnoho 4-pruhových ciest, pričom kapacitne by postačovali aj 2-pruhové. Na takýchto úsekoch je preto zúženie na 2 jazdné pruhy v mieste priechodu pre chodcov a jeho okolí možné bez negatívneho vplyvu na plynulosť cestnej premávky.

Tieto hodnoty sa zistia dopravným prieskumom (kde už k vyšším pohybom chodcov dochádza) a dopravným modelovaním (pri plánovaní napr. nových obytných súborov, novej občianskej vybavenosti atď.). Na miestach, kde sa v nezanedbateľnej miere pohybujú deti, seniori a osoby so zdravotným postihnutím, sa zistený počet detí pri vyhodnotení intenzít násobí koeficientom 2,5 a zistený počet seniorov a osôb so zdravotným postihnutím sa násobí koeficientom 5,0.

Tabuľka 6: Prípustnosť vyznačenia priechodu pre chodcov na základe špičkových intenzít premávky

Špičková intenzita premávky vozidiel (skv / h)	Špičková intenzita premávky chodcov (osôb / h)			
	≤ 50	51 – 100	101 – 150	> 150
≤ 200	neprípustný	–	–	–
201 – 300	–	možný	možný	možný
301 – 450	–	možný	odporúčaná	možný
451 – 600	–	odporúčaná	odporúčaná	–
601 – 750	–	možný	–	nehodný
> 750	–	–	nehodný	neprípustný

Význam jednotlivých klasifikácií v tabuľke je nasledovný:

- **odporúčaná:** zriadenie priechodu je spravidla potrebné, a to aj mimo križovatky,
- **možný:** zriadenie priechodu je spravidla vhodné najmä v križovatke; mimo križovatky je potrebné zvážiť jeho opodstatnenosť,
- **nehodný:** priechod sa smie zriadiť len pri dostatočných stavebných opatreniach na ochranu chodcov (napr. zúženie jazdných pruhov, zriadenie stredových ostrovčekov a pod.), odporúča sa zriadenie miesta na prechádzanie riadeného SSZ,
- **neprípustný:** v danej lokalite sa priechod nesmie zriaďovať.

Ak je v tabuľke uvedená pomlčka, platí:

- pri špičkovej intenzite premávky vozidiel ≤ 200 skv/h alebo špičkovej intenzite premávky chodcov ≤ 50 os/h je v danej lokalite priechod spravidla nepotrebný a sa smie zriadiť len v osobitne odôvodnených prípadoch, keď je to potrebné na ochranu zvlášť zraniteľných účastníkov cestnej premávky (teda najmä pri školách, komunitných centrách a pod.),
- pri špičkových intenzitách premávky vozidiel > 600 skv/h alebo pri špičkových intenzitách premávky chodcov > 150 os/h je potrebné zvážiť stavebné opatrenia na ochranu chodcov alebo zriadenie miesta na prechádzanie riadeného SSZ.

Jednotlivé priechody pre chodcov sa musia nachádzať v dostatočne dlhých vzájomných vzdialenostiach;⁸⁷ to neplatí pre dvojicu priechodov pred a za križovatkou.

2.8.4.4 Rozoznateľnosť priechodu pre chodcov a rozhládové pomery

Priechod pre chodcov sa musí vyznačiť na takom mieste, aby:

1. vodič včas rozoznal priechod pre chodcov na vozovke (rozoznateľnosť priechodu),
2. mal vodič z dostatočnej vzdialenosti rozhlád na chodca nachádzajúceho sa v priečnej osi 1 m od priechodu pre chodcov a súčasne chodci nachádzajúci sa na tomto mieste mali dostatočný rozhlád na prichádzajúce vozidlá (rozhlád z/na čakacie plochy).

Požiadavky na rozhládové pomery priechodov pre chodcov dĺžky ≤ 8,0 m podľa najvyššej dovolenej rýchlosti uvádza tabuľka 7.

⁸⁷ Stanoviť exaktné minimá nie je možné, primeraná hustota priechodov závisí od mnohých faktorov. Vo všeobecnosti sa však nemajú priechody pre chodcov nachádzať vo vzdialenosti ≤ 250 m od seba, obvykle by ale mali byť vzájomné vzdialenosti dlhšie. Mimo hlavných ťahov a na miestach so zvýšeným pohybom detí, seniorov, zdravotne postihnutých osôb a pod. sú vhodné aj krajšie vzdialenosti medzi priechodmi, nie však menej ako 150 m.

Tabuľka 7: Rozhľadové pomery priechodov pre chodcov, dĺžka priechodu ≤ 8,0 m (m)

Vzdialenosť	Najvyššia dovolená rýchlosť		
	50 km/h	40 km/h	30 km/h
rooznateľnosť priechodu	100	80	60
rozhľad z/na čakacie plochy	50	40	30

Pri dĺžke prechodu > 8,0 m sa rozhľadové pomery určia podľa nasledujúcich vzorcov:

- rooznateľnosť priechodu: $v \cdot l/4$
- rozhľad z / na čakacie plochy: $v \cdot l/8$

kde:

- v je najvyššia dovolená rýchlosť (km/h).
- l je dĺžka priechodu (m).

Na miestach s vyššou mierou pohybu seniorov a osôb so zdravotným postihnutím sa násobí hodnota rozhľadu z/na čakacie plochy podľa tabuľky resp. podľa uvedených vzorcov koeficientom 1,5. Osobitne sa rozhľady posudzujú v križovatkách:

- na priechodoch umiestnených v kolíznom a semikolíznom priestore na ceste s prednosťou v jazde sa uplatňuje len rozhľad z/na čakacie plochy,
- na priechodoch umiestnených v kolíznom a semikolíznom priestore na vedľajšej ceste je požiadavka na rooznateľnosť priechodu aj požiadavka rozhľad z/na čakacie plochy fixne 15 m pred priechodom,
- na priechod za odbočením je požiadavka na rooznateľnosť priechodu aj požiadavka rozhľad z/na čakacie plochy len z miesta bezprostredne pred začiatkom samotného odbočovacieho manévru⁸⁸ (nie zo začiatku odbočovacieho pruhu) za predpokladu, že uhol a polomer odbočenia vyžadujú rýchlosť jazdy ≤ 30 km/h.

2.8.4.5 Smer vedenia priechodu a jeho poloha

Pokiaľ je to možné, vyznačuje sa priechod pre chodcov tak, aby chodci prechádzali cez vozovku najkratšou možnou trasou. Priechod musí viesť cez vozovku v priamom smere, ideálne kolmo na os vozovky, výnimočne šikmo voči osi vozovky; smer priechodu nesmie viesť v oblúku, a to ani sčasti. Priechod sa vyznačuje v prirodzenom smere chôdze, bez zbytočného predlžovania trasy chodcov. Ak sa objektívne nedá predĺženiu trasy vyhnúť, je potrebné použiť vhodné dopravné zariadenia na navádzanie chodcov k priechodu pre chodcov (napr. zábradlia), ibaže by riziko skrakovania si cesty chodcami bolo nízke (napr. ak ide len o krátke predĺženie).

Pred školami, administratívnymi budovami, továrňami, obchodnými domami a pod. sa priechod pre chodcov nesmie umiestniť tak, aby chodci vchádzali na priechod v priamom smere bezprostredne (rádovo metre) z východu z budovy alebo areálu. Namiesto toho sa musí takýto priechod odsadiť a chodci sa k nemu vedú prostredníctvom vhodných zariadení (napr. zábradlí).

2.8.4.6 Priechody pre chodcov na križovatkách

Priechody pre chodcov sa prednostne vyznačujú na križovatkách. Umiestňujú sa do semikolízneho priestoru, pričom smú zasahovať aj do kolízneho priestoru.

Na ceste s prednosťou v jazde sa vyznačuje priechod spravidla len z jednej strany križovatky, pričom sa umiestňuje pokiaľ možno čo najbližšie ku kolíznemu priestoru.

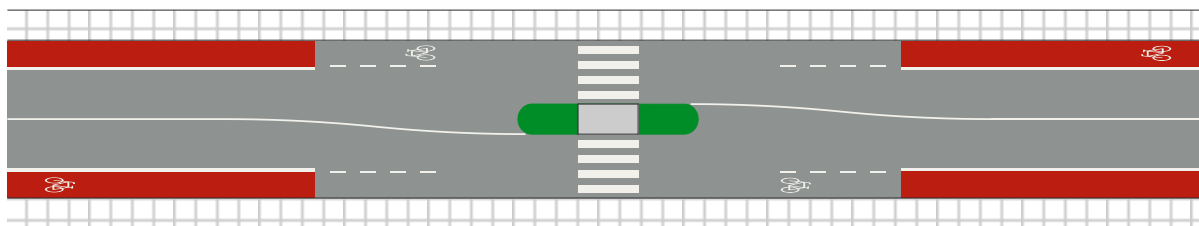
Na ceste bez prednosti v jazde sa priechod pre chodcov vyznačuje spravidla tak, aby vzdialenosť medzi okrajom priechodu pre chodcov a čakacou čiarou bola cca 5 m (min. 4 m), čo umožňuje zastavenie jedného osobného vozidla tak, aby nezasahovalo do priechodu pre chodcov a súčasne mal jeho vodič dobrý rozhľad do križovatky; táto vzdialenosť sa však nesmie neprimerane predlžovať. Ak výnimočne nie je možné priechod odsadiť do uvedenej vzdialenosti, vyznačuje sa na vedľajšej ceste vo vzdialenosti minimálne 1 m od vonkajšej okrajovej čiary cesty s prednosťou v jazde.

Na jednosmerných cestách sa priechod pre chodcov umiestňuje prednostne pred križovatkou.

⁸⁸ Pri odbočovaní má vodič povinnosť dať prednosť chodcom aj v prípade, že sa tam priechod nenachádza.

2.8.4.7 Dĺžka priechodu

Priechod sa umiestňuje tak, aby bola jeho šírka čo najkratšia; pokiaľ je to možné, nemá dĺžka priechodu presiahnuť 8 metrov. Na širších cestách sa odporúča zriadenie stredového ostrovčeka a rozdelenie priechodu na dva samostatné priechody; príklad takejto úpravy ukazuje obrázok 7.



Obrázok 7: Príklad rozdelenia priechodu pre chodcov stredovým ostrovčekom

2.8.4.8 Prechádzanie cez električkovú trať

Cez električkovú trať sa priechod pre chodcov zásadne nesmie vyznačovať. Ak je potrebné na takomto mieste umožniť prechádzanie chodcov, smie sa vyznačiť miesto na prechádzanie riadené svetelnými signálmi alebo sa miesto stavebne prispôbiť bez vyznačenia priechodu pre chodcov alebo riadeného miesta na prechádzanie.

Alternatívne možno za predpokladu dodržania ostatných požiadaviek podľa predchádzajúcich článkov vyznačiť priechody pre chodcov tak, že sa zriadi ostrovčeky z oboch strán električkovej trate a priechody pre chodcov sa vyznačia medzi ostrovčkami a chodníkmi, nie však cez samotnú električkovú trať. Zároveň smer chôdze z priechodu pre chodcov na električkovú trať nemá byť priamy: v priamom smere sa majú umiestniť vhodné dopravné zariadenia (napr. zábradlia). Priamy smer sa však pripúšťa pri dostatočnej šírke vyvýšeného ostrovčeka alebo ak ide o nástupište električky.

2.8.4.9 Prechádzanie cez vyhradený pruh pre verejnú dopravu

Cez vyhradený pruh pre verejnú dopravu sa priechod pre chodcov neodporúča vyznačovať. Namiesto toho sa odporúča vyznačiť miesto na prechádzanie riadené svetelnými signálmi alebo stavebne prispôbiť lokalitu bez vyznačenia priechodu pre chodcov podľa 2.8.7,

2.8.4.10 Označovanie priechodov pre chodcov zvislými značkami

Zvislou Z 325 Priechod pre chodcov sa označujú⁸⁹ priechody pre chodcov len na miestach, kde nie sú pre vodiča očakávateľné. Značka sa nesmie kombinovať s inými značkami.

V bezkolíznom priestore sa označujú všetky priechody pre chodcov, pričom Z 325 sa umiestňuje výškovo nad vozovkou a podľa potreby sa smie opakovať prízemne vedľa vozovky. Ak ide o priechod pre chodcov so stredovým ostrovčekom, namiesto výškového umiestnenia sa Z 325 smie umiestniť do stredového ostrovčeka (a prípadne opakovať vpravo od vozovky) za predpokladu, že je dodržaná požiadavka na rozoznateľnosť priechodu podľa 2.8.4.4. Ak sa Z 325 umiestňuje výškovo nad vozovkou, zhotovuje sa ako obojstranná presvetlená, prípadne osvetlená vonkajším zdrojom. Pri dlhšom priechode, najmä pri dĺžke > 8,0 m sa namiesto jednej obojstrannej značky spravidla použijú dve presvetlené, resp. osvetlené značky umiestnené výškovo nad vozovkou.

V semikolíznom resp. kolíznom priestore sa priechody pre chodcov na vedľajšej ceste a na križovatke v režime všeobecnej úpravy prednosti v jazde („prednosť sprava“) neoznačujú Z 325; smú sa označiť, iba ak sú odsadené ďalej od križovatky (viac ako 10-15 m). Na ceste s prednosťou v jazde sa priechody pre chodcov smú označiť, ak je to s ohľadom na miestne pomery potrebné, najmä po dlhšom úseku bez priechodov; z vnútornej križovatky sa však smú označiť len ak sú odsadené ďalej od križovatky (viac ako 10-15 m). Z 325 v kolíznom a semikolíznom priestore sa spravidla umiestňuje prízemne, pričom sa musí dbať na to, aby značka nezakrývala výhľad na značku o prednosti v jazde.

Priechody pre chodcov pred kruhovými objazdmi s väčším priemerom (cca > 35 m) nemusia byť pre vodičov očakávateľné a pozornosť vodičov pred vchádzaním do objazdu je zameraná najmä smerom vľavo. Odchyľne od predchádzajúceho odseku sa preto s ohľadom na miestne pomery smú priechody pre chodcov pred kruhovým objazdom s väčším priemerom označiť použitím Z 325. Značka sa používa spravidla prízemne, pričom sa odporúča sa jej umiestnenie do stredového ostrovčeka.

Z 325 sa nepoužíva na cestičke pre cyklistov, na ktorej je výnimočne vyznačený priechod pre chodcov (napr. v blízkosti križovatky, kde nadväzuje na priechod pre chodcov vedúci cez vozovku).

⁸⁹Priechod pre chodcov vzniká a všetky právne účinky s ním súvisiace nastávajú jeho vyznačením na vozovke vodorovnou značkou Z 610. Naproti tomu Z 325 tento priechod len označuje a priamo z nej nevyplývajú žiadne právne účinky.

2.8.4.11 Osvetlenie a svetelné zdroje

Priechod pre chodcov v bezkolíznom priestore sa smie zriadiť, len ak je vozovka v priestore priechodu pre chodcov vrátane čakacích plôch za zníženej viditeľnosti osvetlená, a to výrazne silnejším osvetlením ako vozovka pred a za priechodom pre chodcov. Spravidla sa svetidlo umiestni na výložník spolu so Z 325, resp. sa so značkou integruje. V semikolíznom a kolíznom priestore postačuje verejné osvetlenie.

Na priechode pre chodcov a v jeho blízkosti priechodu pre chodcov sa nesmú umiestňovať žiadne výrazné svetelné zdroje orientované proti smeru jazdy vozidiel, najmä nie blikajúce.

2.8.4.12 Taktilné prvky

Taktilné prvky na chodníku navádzajúce nevidiacich a slabozrakých k priechodu pre chodcov nie sú predmetom tohto predpisu.

Na vozovke sa vodiaci pás pre nevidiacich a slabozrakých umiestňuje iba tam, kde to výslovne vyžaduje legislatíva.⁹⁰ **Vodiaci pás sa zásadne neumiestňuje pri dĺžke priechodu $\leq 8,0$ m**, s výnimkou prípadov, kedy je priechod vedený šikmo voči osi vozovky. Legislatíva okrem toho vyžaduje vodiaci pás na priechode vedenom v oblúku, takéto vedenie priechodu je však v zmysle 2.8.4.5 neprípustné: priechod musí viesť cez vozovku v priamom smere (kolmo na os vozovky, výnimočne šikmo voči osi vozovky).

Ak sa na priechode umiestni vodiaci pás, tento nesmie nijakým spôsobom meniť vizuálny vzhľad priechodu pre chodcov podľa [Z19] a jeho prevedenie podľa 4.3.3, najmä nesmie dôjsť k prerušeniu pásov zebry tvoriacich priechod a farba vodiaceho pásu musí kopírovať farebnosť vozovky a pásov priechodu pre chodcov, t. j. vodiaci pás sa musí vizuálne skladať z bielych a tmavých (priehľadných) pásov.

2.8.4.13 Stavebne vyvýšené priechody

Na stavebne vyvýšených plochách, slúžiacich ako vertikálne spomaľovače, sa smú priechody pre chodcov vyznačovať len v premávkovo upokojených priestoroch alebo na vjazdoch a výjazdoch do/z nich. Vnútri premávkovo upokojených priestoroch sa však na takýchto vyvýšených miestach určených na prechádzanie chodcov priechod pre chodcov spravidla nevyznačuje (pozri 2.8.4.2).

2.8.5 Priechody pre cyklistov

2.8.5.1 Vzťah priechodov pre cyklistov k svetelným signálom

Priechody pre cyklistov sa zriaďujú ako neriadene svetelnými signálmi. Ak sa prechádzanie cyklistov cez vozovku riadi svetelnými signálmi, vyznačuje sa Z 611 Miesto na prechádzanie.

2.8.5.2 Prípustné a neprípustné miesta

Priechod pre cyklistov sa smie vyznačiť len tam, kde sa z oboch strán vozovky nachádza primárna cyklistická infraštruktúra (pozri 2.8.1), pričom táto infraštruktúra sa musí nachádzať aj v širšom okolí daného miesta.

Priechody pre cyklistov sa nesmú vyznačovať na miestach, kde je zakázané vyznačovať priechody pre chodcov podľa 2.8.4.2, odchyľne od toho sa však smú vyznačiť mimo obce a na úseku s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 50 km/h, ak platí:

- priechod sa umiestňuje v kolíznom alebo semikolíznom priestore cez cestu bez prednosti v jazde alebo
- priechod sa umiestňuje v kolíznom alebo semikolíznom priestore križovatky, v ktorej nie je prednosť v jazde upravená dopravnými značkami (režim „prednosti sprava“).

Kde nie je možné zriadiť priechod pre cyklistov a súčasne je potrebné prechádzanie cyklistov cez vozovku vo väčšom počte, sa podľa potreby zriadi Z 611 Miesto na prechádzanie riadené svetelnými signálmi. To nie je prípustné v pešej zóne, obytnej zóne a školskej zóne. Alternatívne možno postupovať podľa 2.8.7.

Pri vyznačovaní priechodu pre cyklistov sa musia dodržať rovnaké požiadavky na rozoznatelnosť a rozhľadové pomery ako na priechody pre chodcov podľa 2.8.4.4.

⁹⁰ Príloha k [Z15], čl. 1.5.1. Upozorňuje sa na to, že umiestnenie vodiaceho pásu na vozovke je nevhodné až nebezpečné, v uvedených prípadoch to však vyžaduje legislatíva. Základné zásady bezpečného používania taktilných prvkov požadujú ich použitie na vedenie nevidiacich a slabozrakých osôb výlučne v bezpečnom priestore a na vyznačenie jeho okrajov.

2.8.5.3 Priechod pre cyklistov na križovatkách

Priechody pre cyklistov sa prednostne vyznačujú na križovatkách. Umiestňujú sa do semikolízneho priestoru, pričom smú zasahovať aj do kolízneho priestoru. Na vyznačovanie priechodov pre cyklistov v križovatkách platia analogicky podmienky ako na vyznačovanie priechodov pre chodcov v križovatkách, pozri 2.8.4.6.

2.8.5.4 Prechádzanie cez električkovú trať a vyhradený pruh pre verejnú dopravu

Na prechádzanie cyklistov cez električkovú trať a vyhradený pruh pre verejnú dopravu platia analogicky podmienky ako na prechádzanie chodcov cez tieto miesta, pozri 2.8.4.8 a 2.8.4.9.

2.8.5.5 Kombinácia s priechodom pre chodcov

Priechod pre cyklistov sa smie kombinovať s priechodom pre chodcov iba vtedy, ak je na danom mieste prípustné vyznačenie oboch priechodov (pozri najmä 2.8.4.2, 2.8.4.3 a 2.8.5.2).

Priechod pre cyklistov sa smie vyznačiť paralelne vedľa priechodu pre chodcov ako oddelený alebo ako primknutý k priechodu pre chodcov. Prednostne sa vyznačuje ako oddelený; primknutý sa vyznačuje len pri priestorových obmedzeniach a iba tam, kde má cyklista pri prechádzaní cez vozovku prednosť v jazde. Ako primknutý sa nesmie vyznačiť obojsmerný priechod pre cyklistov.

2.8.5.6 Označovanie priechodov pre cyklistov zvislými značkami

Zvislou Z 326 Priechod pre cyklistov sa označujú⁹¹ priechody pre cyklistov len na miestach, kde nie sú pre vodiča očakávateľné a **výlučne len na takých priechodoch pre cyklistov, na ktorých nemajú cyklisti prednosť v jazde**. Značka sa nesmie kombinovať s inými značkami.

Pred priechodom pre cyklistov, na ktorom má cyklista prednosť v jazde, sa na vedľajšej ceste umiestňuje Z 201 Daj prednosť v jazde! resp. Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! s dodatkovou tabuľkou Z 513 Pričná jazda cyklistov.

Z 326 sa používa za rovnakých podmienok ako Z 325 na označenie priechodu pre chodcov (pozri 2.8.4.10), odchyľne od toho sa však používa výlučne ako prízemná umiestnená vedľa vozovky a nepoužíja sa, ak je priechod pre cyklistov vyznačený spolu s priechodom pre chodcov (bez ohľadu na to, či ide priechod paralelný alebo primknutý).

2.8.5.7 Osvetlenie a svetelné zdroje

V obci sa priechod pre cyklistov v bezkolíznom priestore sa smie zriadiť, len aj je vozovka v priestore priechodu pre cyklistov vrátane čakacích plôch za zníženej viditeľnosti osvetlená. Spravidla postačuje bežné verejné osvetlenie. Tým sa nevylučuje v prípade potreby osobitné osvetlenie výrazne silnejším osvetlením ako vozovka pred a za priechodom pre cyklistov.

Ak sa priechod pre cyklistov výnimočne vyznačuje mimo obce (podmienky pozri v 2.8.5.2), požiadavky na osvetlenie vozovky v priestore tohto priechodu sú nasledovné:

- ak je osvetlená nadväzujúca cyklistická infraštruktúra, priechod pre cyklistov sa smie zriadiť, len ak je prinajmenšom rovnako intenzívne osvetlený aj priestor priechodu,
- ak nadväzujúca cyklistická infraštruktúra nie je osvetlená, priechod pre cyklistov sa smie zriadiť aj bez osvetlenia, odporúča sa však jeho osvetlenie, ak to je s ohľadom na miestne pomery možné bez neprimerane vysokých finančných nákladov.

Pre svetelné zdroje v blízkosti priechodu pre cyklistov platia analogicky ustanovenia 2.8.4.11.

2.8.5.8 Taktilné prvky

Priechod pre cyklistov nie je určený pre chodcov a z podstaty veci sa v ňom na vozovke neumiestňuje vodiaci pás a rovnako sa nepoužívajú taktilné prvky na nadväzujúcej cyklistickej infraštruktúre.

⁹¹Priechod pre cyklistov vzniká a všetky právne účinky s ním súvisiace nastávajú vyznačením priechodu pre cyklistov na vozovke vodorovnou dopravnou značkou (Z 612). Naproti tomu Z 326 tento priechod len označuje a priamo z nej nevyplývajú žiadne právne účinky. Vo väčšine krajín sa priechody pre chodcov zvislými značkami neoznačujú.

2.8.6 Miesta na prechádzanie

2.8.6.1 Vzťah miesta na prechádzanie k svetelným signálom

Miesta na prechádzanie sa zriaďujú výlučne ako riadené svetelnými signálmi.

2.8.6.2 Prípustné a neprípustné miesta

Miesto na prechádzanie sa smie vyznačiť len tam, kde sa z oboch strán vozovky nachádza primárna pešia a/alebo cyklistická infraštruktúra (pozri 2.8.1), pričom táto infraštruktúra sa musí nachádzať aj v širšom okolí daného miesta. Miesta na prechádzanie sa nesmú vyznačovať:

- v pešej zóne, obytnej zóne a školskej zóne,
- v blízkosti priechodu pre chodcov alebo priechodu pre cyklistov cez tú istú vozovku.

Tam, kde nie je prípustné zriadenie miesta na prechádzanie, možno postupovať podľa 2.8.7.

2.8.6.3 Miesta na prechádzanie na križovatkách

Miesta na prechádzanie sa vyznačujú na križovatkách s riadenou premávkou. Umiestňujú sa do semikolízneho priestoru, pričom smú zasahovať aj do kolízneho priestoru.

Na rozdiel od priechodov pre chodcov sa umiestňujú čo najbližšie ku kolíznemu priestoru, nie však bližšie ako 1 m od vnútornej okrajovej čiary cesty s prednosťou v jazde. Z pohľadu vodičov vozidiel vchádzajúcich do kolízneho priestoru sa musia nachádzať za STOP čiarou.

Miesta na prechádzanie sa smú umiestniť vo všetkých vjazdoch do križovatky s riadenou premávkou pri zohľadnení nárokov na kapacitu križovatky a zostavenie signálnych plánov.

2.8.6.4 Miesta na prechádzanie v bezkolíznych úsekoch

V bezkolíznych úsekoch sa smie zriadiť miesto na prechádzanie, ak je na danom mieste:

- potrebné prechádzanie chodcov cez vozovku vo väčšom počte (spravidla > 150 osôb/h počas špičkovej hodiny) alebo potrebné prechádzanie cyklistov cez vozovku vo väčšom počte (spravidla > 50 bicyklov/h počas špičkovej hodiny) a súčasne,
- zriadenie priechodu pre chodcov alebo priechodu pre cyklistov na danom mieste vylúčené alebo nevhodné podľa 2.8.4.2 a nasledujúcich, resp. podľa 2.8.5.2 alebo by priechod na danom mieste nebol s ohľadom na miestne pomery dostatočne bezpečný.

Svetelné signalizačné zariadenia na miesta na prechádzanie v bezkolíznych úsekoch sa spravidla vybavujú tlačidlami výzvy, príp. inou formou detekcie chodcov a/alebo cyklistov.

Ak sa takéto miesto na prechádzanie zriaďuje na úseku s líniovou koordináciou križovatiek s riadenou premávkou („zelená vlna“), musí sa jeho riadenie zaradiť do líniovej koordinácie. Svetelné signalizačné zariadenia na takomto mieste na prechádzanie sa spravidla nevybavujú tlačidlami výzvy.

2.8.6.5 Označovanie miest na prechádzanie zvislými značkami

Miesta na prechádzanie sa zvislými značkami neoznačujú. Tým nie je dotknuté použitie výstražnej značky S 135 Svetelné signály podľa 2.6.1.3 a 3.7.1.16.

2.8.6.6 Osvetlenie a svetelné zdroje

Vozovka v priestore miesta na prechádzanie musí byť za zníženej viditeľnosti osvetlená. Spravidla postačuje bežné verejné osvetlenie. Tým sa nevylučuje v prípade potreby osobitné osvetlenie výrazne silnejším osvetlením ako vozovka pred a za miestom na prechádzanie umiestnenom v bezkolíznom priestore.

Pre svetelné zdroje v blízkosti miesta na prechádzanie platia analogicky ustanovenia 2.8.4.11.

2.8.6.7 Taktilné prvky

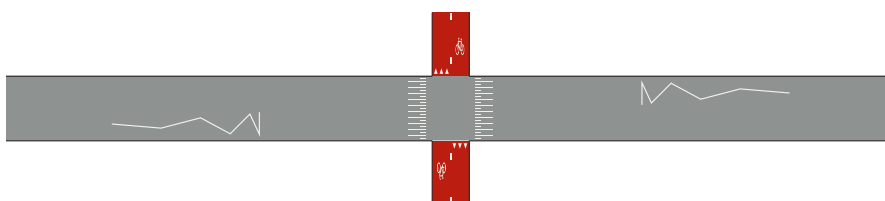
Miesto na prechádzanie nie je priechod a preto sa zásadne na vozovku neumiestňuje vodiaci pás. Tým nie je vylúčené použitie taktilných prvkov na nadväzujúcej infraštruktúre pre chodcov za účelom navádzania nevidiacich a slabozrakých k miestu na prechádzanie, to však nie je predmetom tohto predpisu.

2.8.7 Priestory na prechádzanie chodcov a/alebo cyklistov bez vodorovného značenia

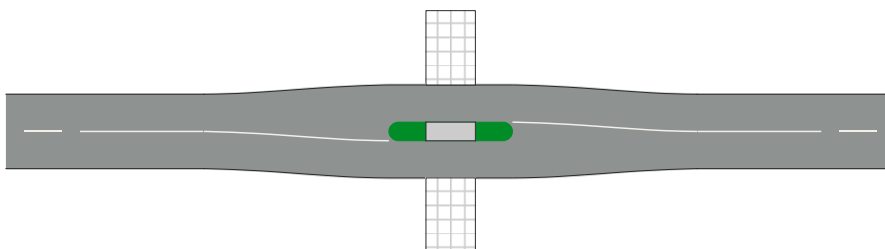
Podľa článkov vyššie sa priechody pre chodcov a priechody pre cyklistov smú vyznačovať len za určitých podmienok a len na určitých miestach. Tieto podmienky berú do úvahy najmä mieru potreby prechádzania týchto účastníkov cestnej premávky cez vozovku, bezpečnosť zvolených miest a vyváženosť medzi potrebami zraniteľných účastníkov cestnej premávky a potrebami vodičov vozidiel. Pokiaľ tieto podmienky nie sú splnené, možno síce prechádzanie chodcov a cyklistov cez vozovku zabezpečiť vyznačením miesta na prechádzanie, avšak na zriadenie takéhoto miesta sa vyžaduje jeho riadenie svetelnými signálmi, čo môže byť finančne nákladné.

Ak je na určitom mieste potrebné umožniť chodcom alebo cyklistom čo najbezpečnejšie prechádzanie cez vozovku a súčasne nie je prípustné zriadenie priechodu, možno vytvoriť priestor na prechádzanie chodcov bez vodorovného dopravného značenia, aplikovaním vhodných stavebných opatrení, napríklad:

- zúžením vozovky (jazdných pruhov),
- zriadením ochranného ostrovčeka v strede vozovky,
- presmerovaním jazdných pruhov (tzv. „šikana“) atď.,
- vyvýšením tohto priestoru, za predpokladu jeho označenia podľa 4.6.3.1 a použitia sínusového prechodu s vhodnou dĺžkou a výškou pre najvyššiu dovolenú rýchlosť na danom mieste (pozri [T6], č. 6.2).



Obrázok 8: Príklad vyvýšeného priestoru na prechádzanie cyklistov vyznačenia priechodu



Obrázok 9: Príklad priestoru na prechádzanie chodcov cez ostrovček bez vyznačenia priechodu

Mimo obce a v odôvodnených prípadoch aj obci sa takýto priestor označí výstražnou Z 140 Chodci alebo Z 143 Cyklisti (v prípade oboch druhov účastníkov sa použije len Z 140); v obci sa takáto výstražná značka alternatívne smie vyznačiť ako vodorovná na povrchu vozovky.

Ak ide o priestor určený na prechádzanie cyklistov cez vozovku, vyznačí sa z oboch strán nadväzujúcej cyklistickej infraštruktúry bezprostredne pred vjazdom cyklistov na vozovku Čakacia čiara. Priestor určený na prechádzanie sa nesmie podfarbiť (cyklista nemá prednosť v jazde).

Pri zriaďovaní takéhoto priestoru sa musia dodržať požiadavky na vzájomnú viditeľnosť vodičov a chodcov, resp. cyklistov (rozhľad z/na čakacie plochy) ako na priechod pre chodcov podľa 2.8.4.4.

V obci musí byť takýto priestor za zníženej viditeľnosti osvetlený. Spravidla postačuje bežné verejné osvetlenie. Tým sa nevylučuje v prípade potreby osobitné osvetlenie výrazne silnejším osvetlením ako vozovka pred a za takýmto priestorom. Mimo obce platí:

- ak je osvetlená nadväzujúca pešia / cyklistická infraštruktúra, takýto priestor sa smie zriadiť, len ak je prinajmenšom rovnako intenzívne osvetlený,
- ak nadväzujúca pešia / cyklistická infraštruktúra nie je osvetlená, takýto priestor sa smie zriadiť aj bez osvetlenia, odporúča sa však jeho osvetlenie, ak to je s ohľadom na miestne pomery možné bez neprimerane vysokých finančných nákladov.

Pre svetelné zdroje v priestoroch na prechádzanie bez vodorovného značenia platia analogicky ustanovenia 2.8.4.11.

2.9 Pravidelná verejná doprava osôb a zmluvná doprava osôb

2.9.1 Vyhradené pruhy pre verejnú dopravu

2.9.1.1 Zriaďovanie

Účelom vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu je najmä stabilita grafikonu (eliminácia meškaní) predovšetkým počas špičkových hodín a z toho vyplývajúce časové úspory cestujúcich. Sekundárne môže ísť tiež o isté skrátenie jazdných dôb.

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu, v ktorom nie je povolená premávka iných účastníkov cestnej premávky podľa 2.9.1.3 sa smie zriadiť, len ak daným úsekom jazdí počas špičkovej hodiny ≥ 20 vozidiel verejnej dopravy osôb. Ak sú intenzity verejnej dopravy v čase od 6:00 do 19:00 v pracovné dni výrazne asymetrické, najmä ak v určitých časoch klesajú pod 10 skv/h, má byť vyhradenie pruhu časovo obmedzené.

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu, v ktorom sa povoľuje aj premávka niektorých iných účastníkov cestnej premávky podľa 2.9.1.3 sa smie zriadiť, len ak daným úsekom jazdí počas špičkovej hodiny ≥ 10 vozidiel verejnej dopravy osôb. Ak sú intenzity verejnej dopravy v čase od 6:00 do 19:00 v pracovné dni výrazne asymetrické, najmä ak v určitých časoch klesajú pod 5 skv/h, má byť vyhradenie pruhu časovo obmedzené.

Pri posudzovaní frekvencií spojov podľa prechádzajúcich odsekov sa berú do úvahy dlhodobé frekvencie vozidiel verejnej hromadnej dopravy (aspoň na ročnej báze) a ignorujú sa dočasné zníženia frekvencií napr. v dôsledku dočasných dopravných obmedzení. Efektívnosť vyhradených pruhov je potrebné pravidelne prehodnocovať, v 5- až 10-ročných cykloch.

Minimálne požiadavky na frekvenciu premávky vozidiel verejnej dopravy sa neuplatňujú:

- ak sú v danom smere premávky najmenej 2 všeobecné jazdné pruhy,
- ak je vyhradený pruh vyznačený na električkovej trati,
- ak sa vyhradený pruh zriaďuje rozšírením cesty alebo v rámci výstavby novej cesty,
- ak ide o samostatnú komunikáciu alebo stavebne oddelenú časť cesty určenú pre vozidlá verejnej dopravy (s prípadným povolením vjazdu niektorých vozidiel, pozri nižšie).

Minimálna dĺžka vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu je 200 m (vrátane prejazdov cez križovatky); to neplatí pre vyhradený pruh zriadený za účelom zvýhodnenia vozidiel verejnej dopravy pri prejazde cez križovatku.

Vyhradené pruhy pre verejnú dopravu možno zriadiť na pravom okraji vozovky, na ľavom okraji jednosmernej vozovky, výnimočne v strede vozovky; tiež ho možno zriadiť na samostatnom telese alebo telese spoločnom s električkou. Tam, kde autobusy jazdia súbežne s električkami, sa osobitné vyhradené pruhy pre autobusy spravidla nezriaďujú:⁹² namiesto toho je potrebné preskúmať možnosť využitia existujúcej infraštruktúry oboma módmi.

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu smie byť tiež jediný pruh v danom smere premávky.

2.9.1.2 Vyznačovanie a označovanie

Vyhradené pruhy pre verejnú dopravu sú špeciálne pruhy.

Špeciálne pruhy sa zriaďujú vodorovným značením, teda ich vyznačením na vozovke. Zvislá značka o špeciálnom pruhu prikazuje zodpovedajúcim účastníkom cestnej premávky takýto špeciálny pruh prednostne použiť a ak je to potrebné, bližšie regulujú spôsob jeho použitia (vpustenie iných účastníkov cestnej premávky, časové obmedzenie).

Vzhľadom na uvedené nie je spravidla nevyhnutné označenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu použitím Z 224. Nutné je to len v prípade, ak je vyhradenie časovo obmedzené, kedy sa pruh označí kombináciou Z 224 + Z 505 Časové obmedzenie a ak sa má povoliť vjazd do vyhradeného pruhu aj inými účastníkmi cestnej premávky, kedy sa pruh označí kombináciou Z 224 + Z 515 Voľno.

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu sa od všeobecných jazdných pruhov a od špeciálnych pruhov iného druhu oddeľuje hrubou súvislou čiarou, ktorá sa prerušuje tam, kde jazdné prúdy vozidiel potrebujú križovať vyhradený pruh vo väčšej miere, najmä na križovatkách, príp. na pripojení parkovísk, čerpacích staníc a pod. Ak ide o časovo obmedzený vyhradený pruh pre verejnú dopravu, oddeľuje sa od všeobecných jazdných pruhov prerušovanou čiarou s kadenciou 2 : 1. Bližšie podmienky pozri v 3.8.2.11 a 4.2.9.

⁹² Tam, kde jazdia električky, majú byť tieto nosným prvkom verejnej hromadnej dopravy a autobusy sú doplňujúcim prvkom, pričom majú spravidla slúžiť primárne na „feedovanie“ premávky električiek. Ak autobus jazdí súbežne s električkou v dlhšom úseku, s veľkou pravdepodobnosťou to naznačuje nie práve vhodnú organizáciu dopravy.

2.9.1.3 Povolenie používania vyhradených pruhov pre verejnú dopravu inými účastníkmi

Vjazd iných účastníkov cestnej premávky do vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu sa povoľuje dodatkovou tabuľkou Z 515 Voľno,⁹³ nie dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre (tá má odlišný význam). Vjazd sa smie povoliť len:

1. cyklistom a/alebo mopedom,
2. vozidlám osôb so zdravotným postihnutím,⁹⁴
3. vozidlám taxislužby pri zmluvnej preprave osôb,^{95 96}
4. bezemisným a nízkoemisným vozidlám.⁹⁷

Ak sa do vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu povoľuje vjazd cyklistom a/alebo mopedom, šírka takéhoto pruhu musí byť buď $\leq 3,50$ m alebo $\geq 4,75$ m. Pri šírke vyhradeného pruhu $> 3,50$ m a súčasne $< 4,75$ m sa z bezpečnostných dôvodov nesmie povoliť vjazd cyklistom a/alebo mopedom.

Vozidlám správcu cesty, vozidlám zabezpečujúcim odvoz odpadu a pod. sa vjazd do vyhradeného pruhu spravidla nepovoľuje dopravnými značkami. Pre tieto vozidlá platí analogicky to, čo pre ich vjazd na špeciálne cestičky, pozri 2.8.2.6.

2.9.2 Zastávky vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb

2.9.2.1 Druhy zastávok podľa umiestnenia

Zastávky vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb môžu byť z hľadiska cestnej premávky a jej všeobecnej a miestnej úpravy umiestnené troma rôznymi spôsobmi:

1. **vo všeobecnom jazdnom pruhu;** sem spadajú aj prípady zastávky električky bez nástupného ostrovčeka, kde cestujúci pri nastupovaní a vystupovaní prechádzajú z chodníka cez všeobecný jazdný pruh,⁹⁸
2. **mimo všeobecného jazdného pruhu,** čo je spravidla buď vo vyhradenom pruhu pre verejnú dopravu alebo v osobitne zriadenom zálive či na obdobnej ploche; sem nespadá časovo obmedzený vyhradený jazdný pruh, ktorý sa posudzuje ako spôsob 1,
3. **na samostatnej ceste alebo v inom samostatnom premávkovom priestore,** ktorý smú používať len vozidlá verejnej dopravy, napr. samostatná električková trať, autobusová stanica, zástavka na paralelnej fyzicky oddelenej ceste a pod.

Zastávky vo všeobecnom jazdnom pruhu (spôsob 1) sú nie všade vhodné, avšak najmä v upokojených premávkových priestoroch pôsobia ako jeden z prvkov upokojujúcej premávky.

2.9.2.2 Vyznačenie zastávky vo všeobecnom jazdnom pruhu

Na miestach, kde je viac ako jeden priebežný jazdný pruh v danom smere premávky, sa tento spôsob umiestnenia zastávky smie použiť len ak sú prijaté vhodné opatrenia proti nežiaducemu prechádzaniu chodcov cez vozovku.

Takáto zastávka sa vyznačuje vodorovnou Z 621 Cikcak čiara s vloženým nápisom BUS tak, že sa začína cca 10 m pred a končí cca 10 m za nástupišťom; ak ide o zastávku električky bez nástupného ostrovčeka, kde cestujúci pri nastupovaní a vystupovaní prechádzajú z chodníka cez všeobecný jazdný pruh, vyznačí sa cikcak čiara s vloženým nápisom TRAM, ktorá začína cca 5 m pred a končí cca 5 m za nástupišťom.

Ak sa zastávka nachádza bezprostredne za križovatkou, začiatočná časť cikcak čiary sa smie skratiť na 5 m pred nástupišťom tak, že sa táto časť skladá len z 1,5 šikmého ťahu namiesto 3,5 šikmého ťahu, prípadne sa vyznačí tak, že zasahuje až do priestoru nástupišťa. To analogicky platí pri umiestnení zastávky bezprostredne pred križovatkou vo vzťahu ku koncovej časti cikcak čiary.

Na zastávkach neobsluhovaných pravidelnou linkou sa smie od vyznačenia cikcak čiary upustiť, ak postačuje zákaz zastavenia pre iné vozidlá vyplývajúci zo zákona, voči polohe označníka.

⁹³ [Z19] Príloha č. 5, časť II., bod 6

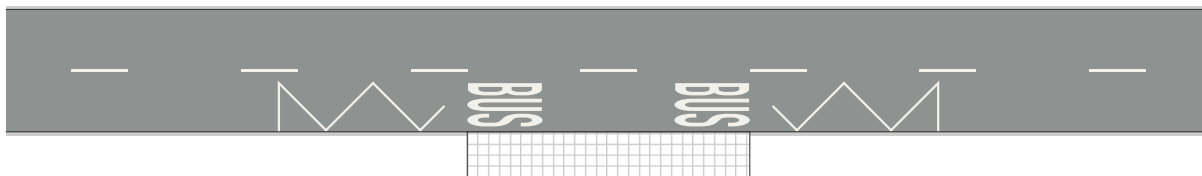
⁹⁴ Osoby vyznačované na značkách symbolom podľa [Z10] Príloha č. 1, časť A, bod 27.

⁹⁵ Vozidlá vyznačované na značkách symbolom podľa [Z10] Príloha č. 1, časť A, bod 28.

⁹⁶ V čase vydania týchto TP majú vozidlá povolený vjazd do vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu paušálne na základe [Z5] § 12 ods. 6. Táto odrážka sa uvádza pre prípad budúceho vypustenia tohto neobvyklého ustanovenia zo [Z5].

⁹⁷ Najmä vozidlá s pohonom na H_2 a elektromobily, vyznačujú sa symbolom podľa [Z19] Príloha č. 1, časť A, bod 14.

⁹⁸ Zaužívaný (a nie príliš presný) názov pre takéto zastávky je „zastávka viedenského typu.“

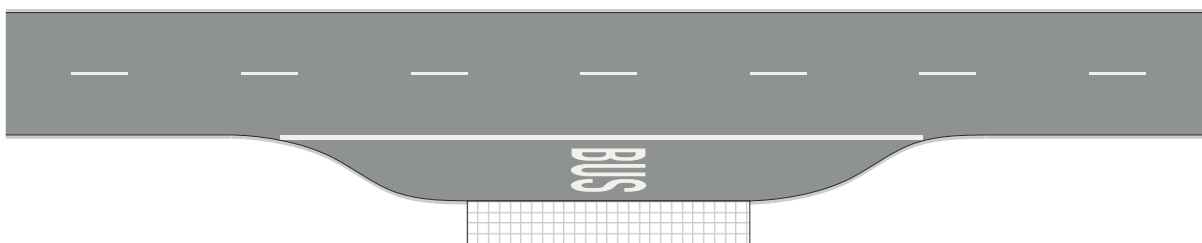


Obrázok 10: Príklad značenia zastávky vo všeobecnom jazdnom pruhu (dĺžka nástupišt'a 15 m)

2.9.2.3 Vyznačenie zastávky mimo všeobecného jazdného pruhu

Zastávky umiestnené mimo všeobecného jazdného pruhu, napr. v zastávkovom zálive, sa od ostatných premávkových priestorov oddeľujú hrubou súvislou pozdĺžnou čiarou. Ak by v prípade zastávkového zálivu nemuselo byť na prvý pohľad zrejmé, že ide o zastávku, vyznačí sa na povrchu zálivu nápis BUS; v prípade dlhého zálivu sa prípadne opakuje (napr. na začiatku a konci nástupišt'a).

Zastávky vo vyhradenom pruhu pre verejnú dopravu sa spravidla nevyznačujú vodorovným značením, ak však daný vyhradený pruh smú na základe dopravnej značky používať aj niektorí iní účastníci cestnej premávky, je potrebné zvážiť opodstatnenosť vyznačenia Z 621 Cikcak čiara, analogicky ako v prípade zastávok vo všeobecnom jazdnom pruhu (pozri 2.9.2.2).



Obrázok 11: Príklad značenia zastávky mimo všeobecného jazdného pruhu (dĺžka nástupišt'a 15 m)

2.9.2.4 Vyznačenie zastávky na samostatnej ceste alebo v inom samostatnom premávkovom priestore

Zastávky umiestnené na samostatnej ceste alebo v inom samostatnom premávkovom priestore, ktorý je vyhradený na premávku len vozidiel verejnej dopravy osôb, sa spravidla nevyznačujú vodorovnými značkami. Iba ak si to osobitné miestne pomery vyžadujú, vyznačí sa takáto zastávka vodorovnou Z 621 Cikcak čiara, analogicky ako v prípade zastávok vo všeobecnom jazdnom pruhu (pozri 2.9.2.2).

Ak do takejto samostatnej cesty alebo iného samostatného premávkového priestoru dopravná značka povoľuje vjazd aj obmedzenému okruhu iných účastníkov cestnej premávky (napr. vozidiel taxislužby, autobusom zmluvnej dopravy a pod.), je potrebné zvážiť vyznačenie cikcak čiary.

2.9.2.5 Priechody pre chodcov pri zastávkach

Ak sa pri zastávke zriaďuje priechod pre chodcov, musí sa pri určení rozhľadov podľa 2.8.4.4 uvažovať s vozidlom verejnej dopravy stojacim na zastávke ako s prekážkou v rozhľade z/na čakacie plochy.⁹⁹

Priechod pre chodcov nesmie križovať cikcak čiaru a ak je umiestnený v jej blízkosti, musí byť odsadený aspoň 2,5 m od nej, aby boli obe značky dostatočne vzájomne rozoznateľné.

2.9.2.6 Označovanie zastávok

Zastávky sa povinne označujú označníkom.¹⁰⁰ Označník musí obojstranne obsahovať viditeľný grafický symbol, z ktorého je zrejmé, že ide o zastávku, vzory uvádza STN P 73 6425: 2019 Príloha E. Okrem toho musí obojstranne obsahovať názov zastávky a/alebo číslo nástupišt'a. Pre ďalšie informačné prvky (napr. logo dopravcu, čísla a smery liniek a pod.) sa obojstranné vyobrazenie nepožaduje. Odporúča sa pozdĺžne umiestnenie označníka zastávky cca v polovici až 3/4 dĺžky zastávky (napr. na prístrešku) a dostatočne vysoko, aby bol dobre rozoznateľný zo všetkých prístupových smerov pre chodcov a zároveň dobre viditeľný pre vodičov jazdiacich po priľahlej ceste.

⁹⁹ Problematické sú najmä priechody na 2-pruhových obojsmerných cestách umiestnené pred (v zmysle smeru premávky) zastávkou vo všeobecnom jazdnom pruhu: rozhľad chodcov na vozidlá prichádzajúce sprava (a vice versa) je veľmi obmedzený. Možným riešením je napr. tzv. zátková zastávka.

¹⁰⁰ [Z9] § 23 ods. 3

Zvislá Z 331 sa použije len v prípade zastávky umiestnenej vo všeobecnom jazdnom pruhu (pozri 2.9.2.2), kde s ohľadom na miestne pomery nie je možné vyznačiť cikcak čiaru a súčasne je potrebné skrátiť vzdialenosť pred označníkom, kde je zakázané zastavenie vozidiel. V iných prípadoch sa Z 331 nesmie používať.

2.9.2.7 Zastávky školských autobusov

Zastávky školských autobusov sa odporúča, pokiaľ je to možné, umiestňovať v blízkosti základných škôl tak, aby deti nemuseli prechádzať cez vozovku, s výnimkou upokojených premávkových priestorov. Ak s ohľadom na miestne pomery nie je možné zastávku umiestniť takýmto spôsobom bez neprimeraného zvýšenia nákladov na prevádzku školských autobusov, je potrebné zvážiť prijatie preventívnych opatrení na ochranu detí prechádzajúcich cez vozovku.

2.9.3 Stanovišťa taxíkov a parkovacie miesta pre taxíky

2.9.3.1 Stanovišťa taxíkov

Ako stanovište taxíkov sa označuje a vyznačuje také osobitne zriadené miesto na nástup a výstup zákazníkov vozidiel taxislužby, na ktorom taxíky priebežne čakajú na zákazníkov v rade za sebou a postupne sa posúvajú (FIFO – first in, first out) a ktoré slúži pre všetky taxíky s oprávnením poskytovať služby zmluvnej prepravy osôb v danej obci.

Ako stanovišťa taxíkov sa neoznačujú a nevyznačujú:

- stanovišťa, ktoré slúžia len pre niektoré taxíky (napr. sú vyhradené pre určitú taxislužbu),
- parkovacie miesta pre vozidlá taxislužby, a to ani v prípade, ak slúžia na nástup/výstup cestujúcich, resp. na čakanie na nich (pozri nižšie).

Stanovište taxíkov možno umiestniť buď do osobitného pruhu, príp. zálievu alebo na samostatnej na to určenej ceste, resp. premávkovom priestore. Stanovišťa taxíkov sa nesmú umiestňovať priamo do jazdného pruhu.

Bez ohľadu na umiestnenie sa stanovišťa taxíkov označujú a vyznačujú zvislými aj vodorovnými značkami:

- zvislá Z 332 Stanovište taxi cca v polovici dĺžky nástupišťa, resp. pri dlhom nástupišti zhruba na jeho začiatku a konci; Z 332 sa spravidla vyhotovuje ako obojstranná,
- vodorovná Z 621 Cikcak čiara s vloženým nápisom TAXI sa vyznačí tak, že sa začína cca 5 m pred a končí cca 5 m za nástupišťom.

Stanovišťa taxíkov umiestnené v samostatnom pruhu sa od ostatných premávkových priestorov oddeľujú hrubou súvislou pozdĺžnou čiarou, ak vymedzenie takéhoto pruhu nie je zřejmé zo stavebného prevedenia (napr. odlišný povrch).

2.9.3.2 Parkovacie miesta pre taxíky

Ako parkovacie miesta pre taxíky (dodatková tabuľka Z 506 „TAXI“) sú označujú a vyznačujú parkovacie miesta alebo parkovacie pruhy, na ktorých smú parkovať len vozidlá taxislužby pri zmluvnej doprave osôb, t. j. slúžia na nástup a výstup zákazníkov taxislužby a na čakanie na zákazníkov. Na rozdiel od stanovišťa (ktoré je analógiou zastávky) sa vozidlá neposúvajú v rade.

Ako parkovacie miesta pre taxíky sa neoznačujú a nevyznačujú:

- miesta, na ktorých môžu parkovať len taxíky, avšak aj mimo času, kedy poskytujú službu zmluvnej prepravy osôb (obvykle vozidlá určitej taxislužby): v takom prípade ide o parkovacie miesta s obmedzením (pozri 2.12.1.3), čo sú aj parkovacie miesta pre taxíky, avšak v tomto prípade nejde o miesta určené na poskytovanie služieb zmluvnej dopravy osôb a preto ich nemožno označovať symbolom TAXI,
- miesta vyhradené pre konkrétny taxík alebo konkrétne taxíky: v takom prípade ide o vyhradené parkovacie miesta (pozri 2.13.1.4).

Parkovacie miesta pre taxíky sa označujú zvislou Z 272 Parkovanie s dodatkovou tabuľkou Z 506 Platí pre, so symbolom TAXI. Ak ide o parkovacie miesta pre vozidlá konkrétnej taxislužby, dopĺňa sa ďalšia dodatková tabuľka Z 506 s nápisom „vozidlá taxislužby XYZ“ s názvom taxislužby.

Na parkovacích miestach a parkovacích pruhoch pre taxíky možno vyznačiť nápis TAXI, a to prípadne aj v zmenšenej dĺžke písma (pozri 4.6.5.4).

2.10 Zriaďovanie zón (zónové značky)

2.10.1 Prípustné zóny

V zmysle platnej legislatívy možno zriadiť nasledujúce zóny:

1. zóny s dopravným obmedzením („regulačné zóny“):
 - a) Nízkoemisná zóna (Z 248 a 249),
 - b) Zóna najvyššej dovolenej rýchlosti (Z 268 a 269),
 - c) Zóna zákazu státia (Z 275 a 276),
 - d) Parkovacia zóna (Z 277 a 278),
2. zóny ciest s osobitnými pravidlami:¹⁰¹
 - a) Pešia zóna (Z 317 a 318),
 - b) Školská zóna (Z 319 a 320).

2.10.2 Podmienky zriaďovania

Každá zriadená zóna musí byť premávkovo homogénna a smie zahŕňať iba cesty s približne rovnakým dopravným významom.

Zóna nesmie mať líniový charakter a musí sa skladať z minimálne troch ciest alebo musí zahŕňať väčšie verejné priestranstvo, napr. námestie alebo nábrežie; môže ísť tiež o parkovisko, parkovací dom a pod. Zóny sa smú zriadiť len v obci, výnimočne tiež mimo obce, ak ide o areály (napr. priemyselné) s významnou premávkou vozidiel na obmedzenej ploche.

Zásada inkluzívneho prekrytia: Dve rôzne zóny sa smú prekryvať iba inkluzívne – to znamená, že buď sú priestorovo ekvivalentné alebo je jedna z nich podmnožinou druhej. Nesmie však nastať prípad, že určité úseky ciest patria do oboch zón, iné úseky len do prvej z nich a súčasne ďalšie úseky len do druhej z nich.

Zásada exkluzivity druhu: Vo vnútri zóny určitého druhu nemožno zriadiť zónu toho istého druhu s odlišnými podmienkami (napr. zóna najvyššej dovolenej rýchlosti 20 km/h vo vnútri zóny rovnakej zóny 30 km/h).

Je prípustné vo vnútri zóny bližšie upraviť niektoré úseky alebo parkovacie miesta prostredníctvom „nezónových“ značiek, napr. použitím Z 270 až Z 273 označiť parkovacie miesta s dodatočnými podmienkami parkovania (napr. vyhradené miesta). Upozorňuje sa však na to, že podmienky vyplývajúce zo zónových značiek sú v zóne všeobecne platné a „nezónové“ značky ich nenegujú.¹⁰²

Tento článok sa nevzťahuje na nízkoemisnú zónu, ktorá môže zahŕňať cesty, ktoré nie sú premávkovo homogénne, ktorú možno zriadiť aj mimo obce a bez ohľadu na hranice ostatných zón a kde zároveň možno vnútri takejto zóny zriadiť inú nízkoemisnú zónu s prísnejšími podmienkami.

2.10.3 Označenie a vyznačenie zón

Na všetky vjazdy do zóny sa musia umiestniť značky označujúce začiatok príslušnej zóny a na všetky výjazdy zo zóny sa musia umiestniť značky označujúce koniec príslušnej zóny. Tam, kde je súčasne vjazd aj výjazd zo zóny, sa značka o konci zóny spravidla umiestňuje na zadnú stranu značky o začiatku zóny. Vo vnútri zóny sa značky označujúce zónu nesmú opakovať.

Znacky označujúce začiatok a koniec zóny sa umiestňujú len na takých vjazdoch a výjazdoch do a zo zóny, ktoré sú cestami, nie aj na takých vjazdoch a výjazdoch, ktoré vedú na miesto mimo cesty (napr. oplotený areál, parkovisko oddelené rampou, vnútroblok a pod.).

Značku označujúcu začiatok zóny možno doplniť dodatkovou tabuľkou alebo tabuľkami. Pod značkou označujúcou koniec zóny sa dodatkové tabuľky zásadne nepoužívajú.

Na hraniciach regulačnej zóny sa vyznačuje vodorovná značka podľa 4.6.4, a to tak, že sa dvojica priečných čiar nachádza približne v mieste, kde je umiestnená zvislá značka označujúca začiatok zóny. V prípade zóny najvyššej dovolenej rýchlosti možno takúto značku opakovať aj vo vnútri zóny, vynecháva sa však dvojica priečných čiar.

¹⁰¹ [Z5] a [Z19] poznajú ešte obytnú zónu, to však nie je zóna v pravom zmysle tohto slova a preto sa na ňu nevzťahujú ustanovenia tohto článku. Rovnako tak Z 315 a Z 316 majú odlišné grafické vyhotovenie od ostatných zónových značiek. Bližšie k obytnej zóne pozri 3.9.2.5.

¹⁰² Ak je napríklad zriadená parkovacia zóna s plateným státím, spoplatnenie sa vzťahuje aj na prípadné vyhradené parkovacie miesta: samotná značka označujúca parkovacie miesto túto povinnosť neruší. Ak majú byť vyhradené parkovacie miesta v takejto zóne nespoplatnené, musí sa táto výnimka ustanoviť už na zónovej značke.

2.11 Orientačné značenie a náhradné a obchádzkové trasy

2.11.1 Ciele

Na smerových značkách sa ciele v zmysle [Z19] farebne odlišujú podľa svojho druhu, pričom sa rozlišujú sídelné, miestne, zvláštne a turistické ciele. Mimo diaľnice je tiež samostatným druhom cieľa diaľnica. Účelom tohto rozlíšenia je zjednodušenie orientácie účastníkov cestnej premávky, aby nemuseli pre zistenie smeru jazdy prečítať celý obsah smerovej značky.¹⁰³

Druhy cieľov sa vymedzujú nasledovne:

1. sídelné ciele:

Sídelným cieľom je obec alebo časť obce tvoriaca samostatný sídelný útvar¹⁰⁴ spravidla označený prostredníctvom Z 305 Obec, výnimočne Z 340 Miestna návesť. Časti obce, ktoré netvoria samostatný sídelný útvar, nie sú sídelné, ale miestne ciele.

Sídelným cieľom je aj miestny cieľ, ak sa vyznačuje na značkách *kvalifikovaným* spôsobom, kedy sa pred názov miestneho cieľa uvedie názov sídla oddelený pomlčkou.¹⁰⁵ Kvalifikované značenie miestnych cieľov je prípustné iba mimo obce a na diaľnici.

2. miestne ciele:

Miestnym cieľom je (pomenovaná) časť obce netvoriaca samostatný sídelný útvar, ďalej námestie, ulica, iné verejné priestranstvo a pod. s výnimkou kvalifikovaného značenia podľa predchádzajúceho bodu.

Miestne ciele sa smú na značkách uvádzať iba v obci; v prípade potreby sa mimo obce a na diaľnici vyznačia kvalifikovaným spôsobom (v takom prípade už ide o sídelné ciele). Výnimočne možno miestne ciele vyznačiť mimo obce v jej blízkosti, ak je nepochybne zrejmé, ku ktorej obci daný miestny cieľ prináleží. Miestne ciele tiež možno vyznačovať na diaľnici na území mestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie.

3. zvláštne ciele:

Zvláštnymi cieľmi sú objekty alebo oblasti, ktoré nemajú charakter sídelného alebo miestneho cieľa, s výnimkou turistických cieľov (pozri bod 4), najmä:

a) multimodálne terminály,

(letiská, prístavy, železničné stanice, P+R parkoviská, kompy...)

b) objekty služieb,

(nemocnice, školy, nákupné centrá...)

c) objekty cestovného ruchu,

(kúpaliská vrátane prírodných, lyžiarske strediská, zoologické záhrady, kempingy...)

d) priemyselné objekty,

(továrne, veľkosklady, logistické centrá, priemyselné parky...)

e) centrá miest,

¹⁰³ Nie je nevyhnutne potrebné, aby vodič vedel, aká konkrétna farba sa pre aký druh cieľa používa. Podstatné je, že ciele používajú odlišné podkladové farby – ak vodič vidí „svoj“ cieľ v určitom farebnom vyhotovení, na nasledujúcich značkách má byť daný cieľ v tom istom farebnom vyhotovení. V takom prípade vodičovi stačí, ak sa pri čítaní značiek zameria iba na časti značky s príslušným farebným vyhotovením a ostatné ciele môže ignorovať.

¹⁰⁴ Nie je teda relevantné, či sídlo je obcou z administratívneho hľadiska (teda má starostu, miestne zastupiteľstvo, právnu subjektivitu atď.), ale či ide o samostatne identifikovateľné sídlo z hľadiska dopravy. Napríklad Šalková je síce administratívne súčasťou Banskej Bystrice, avšak tvorí samostatný sídelný útvar (a je aj označená obecnou tabuľou) a preto je sídelným cieľom. Naproti tomu napr. Podlavice sú síce tiež administratívne súčasťou Banskej Bystrice, ale netvoria samostatný sídelný útvar a preto sú miestnym cieľom v rámci mesta Banská Bystrica.

¹⁰⁵ Napr. Trnava-Modranka. Kvalifikované značenie miestnych cieľov je v skutočnosti smerovaním do sídla, avšak s uvedením istej jeho časti, preto sa považuje za sídelný cieľ. Používa sa najmä tam, kde existuje do daného sídla viac smerov jazdy.

4. turistické ciele:

Turistickými cieľmi sú atraktivity cestovného ruchu, ktoré majú osobitý:

a) kultúrny význam,

(objekty zapísané v zozname svetového kultúrneho dedičstva UNESCO a iné kultúrne pamiatky, múzeá, divadlá, katedrály, pútnické miesta...)

b) alebo historický význam,

(historické stavby a pamiatky, historické mestské centrá alebo súbory historických mestských stavieb, historické bojiská, vojnové cintoríny, miesta viažuce sa k významným historickým udalostiam alebo osobnostiam...)

c) alebo environmentálny význam,

(národné parky, chránené krajinné oblasti, environmentálne cenné územia, vzácne prírodné úkazy...)

5. diaľnica:

Mimo diaľnice je osobitným druhom cieľa diaľnica (alebo viac diaľnic), slúžiacim na prehľadnú navigáciu smeru jazdy k diaľnici, pričom takýto cieľ zároveň reprezentuje všetky ciele, ku ktorým smer jazdy vedie po príslušnej diaľnici alebo diaľniciach.

Farebnosť cieľov na smerových značkách mimo diaľnice a na diaľnici uvádza tabuľka 8.

Tabuľka 8: Druhy cieľov a ich vyznačovanie na smerových značkách (okrem cyklistických)

Druh cieľa	Mimo diaľnice		Na diaľnici
	V smere inom ako výlučne na diaľnicu	V smere výlučne na diaľnicu	
sídelný	biele písmo na modrom podklade	biele písmo na zelenom podklade (základná plocha)	biele písmo na zelenom podklade
miestny	čierne písmo na bielom podklade	čierne písmo na bielom podklade (prípustné len pre zvlášť významné ciele značené aj na diaľnici na Z 372 a Z 373)	okrem Z 371: biele písmo na zelenom podklade (prípustné len na diaľnici na územíestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie)
			na Z 371: čierne písmo na bielom podklade
zvláštny	čierne písmo na bielom podklade	čierne písmo na bielom podklade (prípustné len pre zvlášť významné ciele značené aj na diaľnici na Z 372 a Z 373)	čierne písmo na bielom podklade (mimo Z 371 prípustné len pre zvlášť významné ciele)
turistický	biele písmo na hnedom podklade	neprípustné	biele písmo na hnedom podklade (len Z 371 a Z 377, na ostatných značkách neprípustné)
diaľnica	biele písmo na zelenom podklade (farebná vložka) †	neaplikovateľné	neaplikovateľné

† Tam, kde aspoň jeden smer vedie výlučne na diaľnicu, sa pokračovanie k inej diaľnici ako k tej, ku ktorej sa na danom mieste bezprostredne odbočuje, vyznačí v zelenej farebnej vložke na základnej ploche zelenej farby.

Na smerových značkách pre cyklistickú premávku sa s ohľadom na jej špecifiká farebne rozlišujú len turistické ciele, pričom tieto sa vyznačujú na samostatných smerníkoch, na ktorých sa informácie vyznačujú v hnedej farbe na bielom podklade. Ostatné druhy cieľov sa vyznačujú na cyklistických smerníkoch v základnom farebnom vyhotovení (v zelenej farbe na bielom podklade).

V jednom cieľovom bloku sa smie vyznačiť najviac 5 cieľov na najviac 4 riadkoch; cieľovým blokom sa rozumie všetky vyznačené ciele pre jeden smer jazdy bez ohľadu na ich druh (t. j. pri použití šípových smerníkov môže byť jeden cieľový blok rozložený na viacerých značkách). **Na všetkých smerových v jednom priečnom reze alebo v bezprostrednej blízkosti smie byť spolu vyznačených najviac 10 cieľov.** Ak sa vyznačuje zvláštny cieľ formou symbolu druhu cieľa bez uvedenia názvu, počíta sa každý takýto symbol za 0,25 cieľa. Ak sa vyznačuje názov cieľa aj v jazyku národnostnej menšiny (pozri 3.4.2.4), počíta sa každé takéto vyznačenie za 0,5 cieľa.

2.11.2 Výber druhu smerového značenia (rozsah 360 – 369 / rozsah 370 – 379)

Značky z číselného rozsahu 360 – 369 sa používajú na cestách mimo diaľnic, značky z číselného rozsahu 370 – 379 sa používajú na diaľniciach. Pre význam pojmu „diaľnica“ pozri 1.14.

Pre výber medzi značkami podľa oboch rozsahov je rozhodujúce, kde sa nachádza miesto odbočenia, resp. manévru, o ktorom daná značka informuje, pričom ak značka informuje o viacerých manévroch, rozhodujúce je umiestnenie prvého z nich. To znamená, že ak sa napríklad vo výjazdovej vetve z diaľnice nachádza predzvesť informujúca o smeroch jazdy v križovatke na konci výjazdovej vetvy (táto križovatka je logicky už mimo diaľnice), vyhotovuje sa táto predzvesť ako značka na ceste mimo diaľnice (t. j. Z 360 alebo Z 361, nie Z 372) aj v prípade, že sa táto predzvesť nachádza ešte pred značkou Koniec diaľnice. Toto pravidlo zaručuje konzistentnosť značenia toho istého odbočenia/manévru na viacerých značkách.

Uvedené pravidlo sa vzťahuje k výberu značky (rozsah 360 – 369 alebo 370 – 379), nie k určeniu farebnosti značiek. Farebnosť značiek na cestách mimo diaľnice je daná tým, či aspoň jeden smer jazdy v križovatke vedie **výlučne** na diaľnicu: ak áno, má značka zelenú farbu, v opačnom prípade má modrú farbu a prípadné smery jazdy k diaľnici sa vyznačujú v zelených farebných vložkách.¹⁰⁶

2.11.3 Etapovitost' výstavby diaľnice

Ak sa diaľnica uvádza do prevádzky v polovičnom profile a ide o dlhodobý stav, označuje sa spravidla ako cesta pre motorové vozidlá, nie ako diaľnica (pozri 3.9.2.2 a 3.9.2.3), v takom prípade sa na nej použijú smerové značky na cestách mimo diaľnice (číselný rozsah 360 – 369).

Ak sa diaľnica uvádza do prevádzky v polovičnom profile krátkodobo – teda trvanie rádovo v mesiacoch, najviac však 2 roky, pričom v čase uvedenia do prevádzky prebieha výstavba druhého jazdného pásu, smú sa v smere, v ktorom bude daný jazdný pás po dostavbe druhého pásu prevádzkovaný, umiestniť značky z rozsahu 370 – 379, avšak len za nasledujúcich predpokladov:

1. úsek sa označí použitím Z 309 už v čase uvedenia do prevádzky v polovičnom profile,¹⁰⁷
2. z bezpečnostných dôvodov sa pruhovo orientované značky (značky nad vozovkou s vyznačeným radením do jazdných pruhov) Z 372 a Z 373 smú použiť len tak, že sa fyzicky prekryje alebo šípka nad ľavým jazdným pruhom (ktorý je v čase prevádzkovania v polovičnom profile protismerný) alebo sa táto šípka do doby sprevádzkovania diaľnice v plnom profile na značke vôbec nevyznačí.

Ak nie sú splnené tieto podmienky, v prechodnom období do otvorenia druhého jazdného pásu sa použijú dočasné smerové značky z rozsahu 360 – 369.

V smere, ktorý je v čase dočasnej prevádzky v polovičnom profile protismerný voči finálnemu stavu, sa použijú len dočasné smerové značky (výber rozsahu podľa toho, či je alebo nie je úsek označený ako diaľnica), pričom odchýlne od požiadaviek 3.3.2 sa smie na dočasných značkách použiť výška písma podľa 3.3.2.2 bod 1 namiesto 3.3.2.2 bod 2 aj v prípade značiek z rozsahu 370 – 379.

2.11.4 Variantné použitie značky Diaľková tabuľa (Z 376)

Z 376 Diaľková tabuľa sa môže používať na diaľnici aj na cestách mimo diaľnice. V prípade použitia na diaľnici má základnú plochu zelenej farby a v prípade použitia na ceste mimo diaľnice má základnú plochu modrej farby.

¹⁰⁶ [Z19] Príloha č. 4, časť IV., bod 7

¹⁰⁷ Na takomto úseku musí byť obmedzená najvyššia dovolená rýchlosť na ≤ 100 km/h, pozri 3.8.2.28.

2.11.5 Smerové značky na cestách mimo diaľnice (rozsah 360 – 369)

2.11.5.1 Použitie

Na cestách mimo diaľnice sa smerovými značkami označujú križovatky ciest s aspoň podregionálnym (okresným) dopravným významom, v obci tiež križovatky významných miestnych ciest (spravidla zberných).

Nad rámec toho sa podľa potreby označia tiež odbočenia na miestne, príp. aj účelové cesty, ak je takto potrebné vyznačiť smerovanie najmä k miestnym a zvláštnym cieľom, poprípade k turistickým cieľom.

2.11.5.2 Druhy smerových značiek na cestách mimo diaľnice

Smerové značky mimo diaľnice sa delia na:

1. predzvesti (Z 360 a Z 361),
2. návesti (Z 362 až 367),
3. nepriame návesti (Z 368).

2.11.5.3 Predzvesti

Predzvesti sa umiestňujú v obci spravidla 50 – 150 m pred prvou priamou návěstou, mimo obce spravidla 100 – 250 m pred prvou priamou návěstou.

Predzvešť je povinná. Vynechať sa smie iba pri značení smerov jazdy výlučne k miestnym, zvláštnym a turistickým cieľom miestneho dopravného významu a v upokojených premávkových priestoroch, ak sa v nich výnimočne umiestňuje smerová značka (napr. na výjazde z takéhoto priestoru na hlavnú cestu).

Vzdialenosť k prvej priamej návesti sa vyznačuje iba v prípade, ak je výnimočne predzvešť umiestnená vzdialenosti ≥ 200 m v obci a ≥ 300 m mimo obce a v prípade viacerých predzvestí (rozdelené predzvesti). V takom prípade sa vyznačí zaokrúhlená hodnota tejto vzdialenosti v spodnej časti predzvesti; v ostatných prípadoch sa vzdialenosť nevyznačuje.

2.11.5.4 Návesti

V miestach jednotlivých manévrov, resp. bezprostredne, rádovo jednotky metrov pred nimi alebo za nimi (v závislosti od druhu a významu značky) sa umiestňujú návesti. **Návesť je povinná** a nikdy sa nesmie vynechať.

V prípade kolíznych manévrov sa spravidla používajú buď tabuľové smerníky (Z 363) alebo šípové smerníky (Z 364 – 367); v kruhových objazdoch len šípové smerníky umiestnené v ostrovčekoch alebo na protiahlej strane vozovky.

Na bezkolíznych odbočeniach sa spravidla používajú buď smerové návesti (Z 362) alebo šípové smerníky (Z 364 – 367).

Šípové smerníky sa umiestňujú zásadne bezprostredne za miestom manévru, napr. v deliacom ostrovčeku alebo na protiahlej strane vozovky a sú orientované tak, že šípmom ukazujú (približný) smer jazdy k vyznačeným cieľom. Šípmými smerníkmi sa vyznačujú len odbočujúce smery.

Tabuľové smerníky sa umiestňujú spravidla bezprostredne pred miestom manévru, smú sa však výnimočne umiestniť bezprostredne za miestom niektorého z manévrov (napr. v deliacom ostrovčeku). Jednotlivé tabuľové smerníky sa nepoužívajú samostatne: týmito značkami sa vyznačujú všetky prípustné smery jazdy v danom mieste, pričom pre každý smer sa umiestňuje samostatná značka (potenciálne na spoločnej podkladovej doske). Vynechať sa smú len smery na cesty miestneho dopravného významu bez relevantných cieľov. Ak sa však na danom mieste vyznačujú len smery jazdy k miestnym, zvláštnym a turistickým cieľom miestneho dopravného významu, smú sa vyznačiť len smery jazdy k týmto cieľom a ostatné smery jazdy sa smú vynechať.

Viacero tabuľových smerníkov pre rôzne smery jazdy sa umiestňuje na spoločnom nosiči

2.11.5.5 Nepriame návesti

Nepriame návesti sa doplnkovo používajú podľa potreby. Informujú o smerovaní k zvláštnym a turistickým cieľom prostredníctvom odkazu na sídelný cieľ vyznačený na predzvestiach a priamych návestiach. Ciele vyznačené na nepriamej návesti sa nevyznačujú na predzvestiach a priamych návestiach. Nepriame návesti sa umiestňujú sa len pred významnejšími križovatkami a ciele na nich uvedené sa opakujú aspoň každých cca 10 km. V blízkosti príslušného zvláštného alebo turistického cieľa sa tento cieľ už neznačí na nepriamych návestiach, ale na predzvestiach a priamych návestiach.

2.11.6 Smerové značky na diaľniciach (rozsah 370 – 379)

2.11.6.1 Použitie

Na diaľnici sa smerovými značkami označujú všetky odbočenia na iné diaľnice (diaľničné uzly), iné cesty (diaľničné prípojky) a na diaľničné odpočívadlá.

Odpočívadlá s nízkou parkovacou kapacitou bez čerpacej stanice a reštaurácie alebo občerstvenia sa neoznačujú smerovými značkami – namiesto návesti sa použije Z 272 Parkovanie s dodatkovou tabuľkou Z 504 Smer platnosti a namiesto ohlášok sa použijú Z 272 Parkovanie s dodatkovými tabuľkami Z 501 Vzďialenosť v polohách 1000 m a 500 m pred odbočením. Prípadné služby ako WC alebo WC pre zdravotne postihnutých sa vyznačia na dodatkovej tabuľke Z 509.

2.11.6.2 Druhy smerových značiek na diaľniciach

Smerové značky na diaľniciach sa delia na:

1. ohlášky (Z 370),
2. predzvesti (Z 372),
3. návesti (Z 373 a Z 378),
4. nepriame návesti (Z 371 a Z 377).
5. ostatné návesti (Z 374 a Z 376).

2.11.6.3 Ohlášky a predzvesti

Ohlášky a predzvesti sa umiestňujú spravidla v nasledujúcich vzdialenostiach pred prvou priamou návěšťou uzlového bodu:

- diaľničné prípojky: ohláška 1000 m, predzvešť 500 m,
- diaľničné uzly: ohláška 2000 m, dve predzvesti v 1000 m a 500 m,
- odpočívadlá s čerpacou stanicou: tri ohlášky v polohách 5 km, 1000 m a 500 m,
- odpočívadlá bez čerpacej stanice: dve ohlášky v polohách 1000 m a 500 m.

Uvedené polohy sa smú primerane posunúť s ohľadom na mieste podmienky.

Čerpacou stanicou sa vyššie rozumie veľká čerpacia stanica s aspoň 6 výdajnými stojanmi a s ponukou palív pre osobné aj nákladné vozidlá.

Prípojky k ceste diaľkového dopravného významu (napr. k E-ceste) a prípojky so subtrakciou jazdného pruhu sa označujú značkami v polohách ako pri diaľničných uzloch.

Diaľničné uzly a prípojky sa označujú poradovým číslom, ktoré sa vyznačuje na ohlasovacej tabuli.¹⁰⁸ Poradové čísla stúpajú smere zo západu na východ alebo z juhu na sever, podľa toho, či je prevažujúca geografická orientácia diaľničného ťahu severno-južná alebo východno-západná.¹⁰⁹

Číslovanie začína od čísla 1; ak však diaľnica vznikla napr. rozdelením jednej diaľnice na dve, možno na úseku s vyššími číslami ponechať pôvodné číslovanie (začínajúce napr. od čísla 34). Číslovanie je sekvenčné, pri plánovaní však možno vynechať čísla pre plánované budúce prípojky alebo pre miesta, kde možno rozumne predpokladať výhľadové zriadenie prípojky (napr. tam, kde cesta regionálneho alebo vyššieho dopravného významu križuje diaľnicu bez vzájomného prepojenia). Ak sa dodatočne stavia prípojka, pre ktorú nebolo v číslovanom pláne rezervované číslo, označí sa indexom pridaným k číslu blízkej prípojky (napr. 22b).

Čísla uzlov a prípojok musia byť na danej diaľnici jedinečné; ak však vznikne nová diaľnica zlúčením dvoch alebo viacerých diaľnic, možno počas prechodného obdobia ponechať pôvodné číslovanie, aj keď sa čísla na rôznych úsekoch zopakujú, za predpokladu, že uzly, resp. prípojky s rovnakými číslami sú od seba dostatočne ďaleko, aby sa minimalizovalo riziko záměny. Prechodné obdobie je najviac 5 rokov.

Pri prečísľovaní z doterajšieho systému číslovania (podľa staničenia) alebo pri prečísľovaní pri zlúčení diaľnic sa postupuje od nižších čísel k vyšším. Tým sa aj pri postupom prečísľovaní po etapách eliminuje možnosť duplicitných čísel. Pri prečísľovaní sa vymieňajú len ohlasovacie tabule (Z 370), ostatné značky v sekvencii sa nemenia, s výnimkou odstránenia bývalých značiek IS 7b. Ak sú na diaľnici umiestnené Z 370 s nízkym vekom (cca do polovice životnosti), možno namiesto výměny ohlasovacej tabule vykonať prečísľovanie jej prelepom.

¹⁰⁸ Poradové čísla diaľničných uzlov a prípojok plnia obdobnú úlohu ako orientačné čísla stavieb na uliciach.

¹⁰⁹ To znamená, že smer stúpania čísel uzlov a prípojok nemusí byť zhodný so smerom staničenia diaľnice (čo je čisto technický parameter) ale podľa geografickej orientácie. Bez ohľadu na to, o ktorú diaľnicu ide, platí, že čím viac na východ alebo čím viac na sever, tým vyššie čísla a naopak, čím viac na juh alebo čím viac na západ, tým nižšie čísla.

Diaľničné uzly a prípojky majú svoj názov, ktorý musí byť jedinečný v rámci daného diaľničného ťahu a smeru jazdy. Diaľničné uzly sa pomenúvajú podľa geografickej polohy tak, aby zároveň ich názov poskytoval orientačnú informáciu („kde sa cca nachádzam?“), diaľničné prípojky sa pomenúvajú podľa najvýznamnejšieho blízkeho cieľa, ku ktorému sa na danej prípojke z diaľnice odbočuje. Zároveň platí zásada, že cieľ, podľa ktorého je diaľničná prípojka pomenovaná, sa v odbočujúcom cieľovom bloku na predzvestiach a návestiach vyznačuje ako prvý (najvyšší).

Odpočívadlá sa pomenúvajú podľa geografickej polohy tak, aby zároveň tento názov plnil orientačnú funkciu pre účastníkov cestnej premávky („kde sa cca nachádzam?“).

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky zverejňuje Diaľničný adresár, v ktorom ustanovuje záväzné čísla a názvy diaľničných uzlov a prípojok, názvy odpočívadiel, diaľkové ciele diaľničných ťahov, prípadne ďalšie záväzné cieľové plány pre diaľničné ťahy.

2.11.6.4 Návesti

Jednotlivé manévry na diaľnici sa označujú prostredníctvom Z 373, pričom značka sa umiestňuje v mieste plného rozvinutia odbočovacieho pruhu, resp. pruhov; v prípade subtrakcie spravidla cca 190 m pred špicom rozdelenia jazdných pruhov. Prípadné odchýlky od tohto umiestnenia, napr. v prípade rozdeľovacích návestí určia osobitné TP stanovujúce zásady pre orientačné značky na diaľnici.

Na návestiach sa musia opakovať ciele, ktoré boli uvedené na predzvestiach.

Na odpočívadlách sa manévry označujú prostredníctvom Z 378.

2.11.6.5 Nepriame návesti

Nepriame návesti sa doplnkovo používajú podľa potreby.

Informujú o zvláštnych cieľoch (Z 371) a turistických cieľoch (Z 377) dostupných prostredníctvom najbližšieho výjazdu z diaľnice. S ohľadom na zásadu kontinuity ide o ciele, ktoré sú na diaľnici vyznačené jednorazovo: prvý a posledný krát sa objavujú len pred daným výjazdom. Ciele vyznačené na nepriamych návestiach sa na diaľnici na predzvestiach a priamych návestiach už nevyznačujú a opätovne sa objavujú až na smerových značkách na cestách mimo diaľnice (číselný rozsah 360 až 369). Vo výnimočných prípadoch sa môžu objaviť na smerových značkách na diaľnici vyznačujúcich smerovanie vo vetvách zloženého uzlového bodu.

Nepriama návesť sa štandardne umiestňuje 1000 m pred ohláškou prípojky. Ak je nepriamych návestí viac, sú medzi nepriamymi návestiami rovnakého druhu (prípustné sú najviac 2) vzdialenosti spravidla 500 m a medzi nepriamymi návestiami rôznych druhov spravidla 1000 m.

2.11.6.6 Ostatné návesti

Z 374 Výjazdová tabuľa sa umiestňuje v deliacom ostrovčeku v odbočení diaľničnej prípojky a diaľničného odpočívadla s veľkou čerpacou stanicou (pozri 2.11.6.3).

V diaľničných prípojkách sa používa na odbočeniach z hlavného jazdného pásu diaľnice a to tam, kde odbočenie smeruje výlučne už len na cesty, ktoré nie sú diaľnicou (t. j. za touto značkou v danom smere bude nasledovať Z 510 Koniec diaľnice).

Nepoužíva sa v diaľničných uzloch a tam, kde sú použité rozdeľovacie návesti, teda typicky pri dvojitom odbočení z diaľnice, v kolektore alebo v rozdeľujúcej sa výjazdovej vetve, ani pri odbočeniach na odpočívadlo z vetvy.

Z 376 Diaľková tabuľa sa umiestňuje za diaľničným uzlom a diaľničnou prípojkou spravidla vo vzdialenosti 500 m za posledným ukončením pripájacieho pruhu. Pri krátkych vzdialenostiach medzi uzlovými bodmi sa vynechávajú. V prípade viacerých diaľničných prípojok v blízkosti tej istej obce sa diaľková tabuľka spravidla umiestni až za poslednou z nich.

2.11.7 Smerové značky pre cyklistickú premávku (rozsah 380 – 389)

2.11.7.1 Použitie

Smerové značky pre cyklistickú premávku sa používajú na cyklistickej infraštruktúre a okrem toho aj mimo cyklistickej infraštruktúry tam, kde je smerovanie cyklistickej premávky odlišné od smerovania ostatnej premávky.

Označujú sa nimi miesta, kde sa vetvia smery jazdy cyklistov k cieľom, ktoré sú zavedené v cieľových plánoch pre cyklistickú premávku. Medzismerníky sa používajú podľa potreby medzi takýmito miestami.

2.11.7.2 Druhy smerových značiek pre cyklistickú premávku

Smerové značky pre cyklistickú premávku sa delia na:

1. návesti (Z 380 a Z 381),
2. medzismerníky (Z 382).
3. označenia cyklotrasy (Z 383).

Pre cyklistickú premávku sa nepoužívajú predzvesti ani nepriame návesti.

2.11.7.3 Návesti

Návestami sú tabuľové smerníky (Z 380) a šípové smerníky (Z 381). Tabuľové smerníky sa umiestňujú sa buď bezprostredne pred odbočením alebo v mieste odbočenia, šípové smerníky sa umiestňujú buď v mieste odbočenia alebo bezprostredne za ním.

Tabuľovými smerníkmi sa vyznačujú všetky smery jazdy.

Šípkovými smerníkmi sa vyznačujú len odbočujúce smery, pričom sa spravidla smerníky pre všetky smery umiestnia na jeden spoločný stĺpik tak, že jednotlivé smerníky sú fyzicky orientované v smere, o ktorom informujú.

Číslo alebo iné označenie cyklotrasy sa z priestorových dôvodov nevyznačuje priamo na Z 380 a Z 381, namiesto toho sa k danej značke fyzicky pripojí Z 383.

2.11.7.4 Medzismerníky

Prostredníctvom Z 382 Cyklistický medzismerník sa označujú označuje smer jazdy po cyklotrase v križovatke, v ktorej sa neumiestňujú cyklistické smerníky (napr. preto, že sa nevetvia smery jazdy k rôznym cieľom zavedeným v cieľových plánoch pre cyklistickú premávku), avšak smer pokračovania cyklotrasy nie je priamy alebo nie je na prvý pohľad zrejмый napr. z vodorovného značenia. Umiestňujú sa v bezprostrednej blízkosti miesta, ktoré označujú.

2.11.7.5 Označenia cyklotrasy

Prostredníctvom Z 383 Číslo cyklotrasy sa informuje o čísle alebo inom označení cyklotrasy, napr. EuroVelo, logo tematickej trasy a pod. Značka sa používa výlučne v spojení so Z 380 alebo Z 381, ku ktorej sa fyzicky pripojí.

2.11.8 Náhradné a obchádzkové trasy

2.11.8.1 Trvalé náhradné trasy pre diaľničnú premávku

Trvalé náhradné trasy pre diaľničnú premávku slúžia na obchádzanie úseku diaľnice, ktorý je uzatvorený, neprejazdný alebo ťažko prejazdný pre mimoriadnu udalosť alebo je na ňom dlhé zdržanie v dôsledku kolóny. Tieto trasy sa zriaďujú tak, že vedú od výjazdu z diaľnice k spravidla najbližšiemu ďalšiemu miestu, kde sa dá na diaľnicu pripojiť, pričom však v závislosti od štruktúry cestnej siete v okolí nemusí nevyhnutne takáto trasa viesť na bezprostredne nasledujúcu prípojku.¹¹⁰

Trvalé náhradné trasy sa číslojú dvojcifernými číslami v tvare N01 až N98. Čísla sa pridelujú k diaľnici tak, že nepárne čísla sa používajú pre výjazdy v smere číslovania uzlov a prípojok podľa 2.11.6.3 (t. j. v smere orientácie diaľnice na sever alebo východ) a párne čísla sa používajú pre výjazdy proti smeru číslovania uzlov a prípojok podľa 2.11.6.3 (t. j. v smere orientácie diaľnice na juh alebo západ). Číslovanie je v zásade sekvenčné, smú sa však v ňom vynechať čísla a poradie sa smie vhodne upraviť, ak je to potrebné pre jedinečnosť čísel podľa poslednej vety. Ak sa dosiahnu maximálne čísla (N97 a N98), pokračuje číslovanie opäť od N01, resp. N02. Číslo N99 sa nepoužíva. Zároveň sa musí zabezpečiť, aby v miestach, kde sa stretávajú trvalé náhradné trasy dvoch alebo viacerých diaľnic, neboli použité rovnaké alebo blízke čísla: ideálne sa majú líšiť v prvej číslici.

Tieto trasy označuje Z 390. Prvá značka sa štandardne umiestňuje sa nad výjazdovú tabuľu (Z 374) vľavo. Ak v mieste výjazdu nie je umiestnená výjazdová tabuľa, ale rozdeľovacia návesť (napr. kolektor, alebo sa rozdeľujúca sa výjazdová vetva), umiestni sa nad zodpovedajúcu Z 373. Ak je to v danom prípade účelné, možno ešte predtým v hlavnom jazdnom páse vyznačiť začiatok náhradnej trasy umiestnením variantu bez šípky na smerovú návesť vpravo hore.

¹¹⁰ Ak napr. na D1 v smere Bratislava-Žilina odbočí vodič z diaľnice na výjazde Horná Streda, nebude zbytočne komplikovane vedený na prípojku Lúka, ale až na prípojku Nové Mesto nad Váhom. Analogicky, ak odbočí z D1 v smere Prešov-Žilina na výjazde Spišský Štvrtok, nemá zmysel ho viesť cez mesto Poprad na prípojku Poprad-Východ, vhodnejšie je vedenie na prípojku Poprad-Západ.



Obrázok 12: Umiestnenie Z 390 Náhradná trasa nad Z 374 Výjazdová tabuľa

Následne sa Z 390 umiestnia v každom ďalšom uzlovom bode, v ktorom sa smerovými značkami vyznačujú smery jazdy, počnúc križovatkou na konci výjazdovej vetvy a končiac odbočením späť na diaľnicu na konci trvalej náhradnej trasy. Značky sa umiestňujú na jednotlivých predzvestiach aj návestiach, a to vždy na tých značkách, ktoré vyznačujú zodpovedajúci smer jazdy. Z 390 sa na predzvestiach a návestiach pravouhlého tvaru umiestňujú:

- vľavo hore pre smery jazdy priamo alebo doľava a
- vpravo hore pre smer jazdy vpravo.

Na šípových smerníkoch sa umiestňujú opačne, t. j. na ľavom smerníku vpravo hore a na pravom smerníku vľavo hore.

Na predzvestiach sa pre odbočujúce smery používajú verzie s predzvestnými oblúkovými šípkami, na návestiach verzie s návestnými rovnými šípkami – tvar šípky na Z 390 tak kopíruje tvar šípky na predzvesti alebo návesti. Priamy smer sa na predzvesti aj návesti označuje rovnakou priamou šípkou. Koniec náhradnej trasy na výjazde na diaľnicu sa nevyznačuje: vyplýva zo Z 309 Diaľnica.



Obrázok 13: Varianty Z 390 so šípkami

V niektorých prípadoch nemusí trvalá náhradná trasa viesť až späť na diaľnicu, ale sa namiesto toho ukončí pripojením na inú trvalú náhradnú trasu, po ktorej má vodič pokračovať.¹¹¹ V týchto prípadoch sa v predstihu pred uzlovým bodom, v ktorom dochádza k zmene náhradnej trasy, umiestni Z 391 Zmena náhradnej trasy, a to vo vzdialenosti 200 – 300 m mimo obce a 100 – 150 m v obci, každopádne však aspoň 50 m pred smerovou predzvestiou (Z 360 alebo Z 361). Na smerových predzvestiach a návestiach daného uzlového bodu sa umiestni jednak Z 390 o konci aktuálnej náhradnej trasy s pôvodným číslom a súčasne zodpovedajúca Z 390 s novým číslom náhradnej trasy.

Výnimočne smie náhradná trasa viesť po inej diaľnici. V takom prípade sa postupuje analogicky, vyznačuje sa však aj koniec náhradnej trasy.

2.11.8.2 Obchádzkové trasy

Obchádzkové trasy môžu byť buď trvalé alebo dočasné.

Trvalé obchádzkové trasy sa zriaďujú len pre určitý okruh účastníkov cestnej premávky, ktorým je zakázané prechádzať niektorým úsekom, typicky vozidlám prepravujúcim nebezpečné veci, resp. prevážajúce náklad, ktorý môže spôsobiť znečistenie vody alebo pre vozidlá prekračujúce určitú hmotnosť¹¹² alebo rozmery.

Dočasné obchádzkové trasy sa zriaďujú pri uzávierkach a spravidla sú pre všetky vozidlá, môžu však byť podľa potreby stanovené odlišné obchádzkové trasy pre niektorých účastníkov cestnej premávky, napr. pre nákladné vozidlá (ak primárna obchádzková trasa nie je pre tieto vhodná), príp. pre cyklistov (ak primárna obchádzková trasa nie je pre nich dostatočne bezpečná).

¹¹¹ Ak napríklad vodič zídze z D1 v smere Žilina-Bratislava na výjazde Lúka, po príchode do Piešťan nie je vhodné, aby sa vracal k prípojke Horná Streda, ale je lepšie, aby pokračoval na prípojku Piešťany. Prítom v Piešťanoch v križovatke ciest I/61 a II/499 prídze o trvalej náhradnej trase medzi prípojkami Horná Streda a Piešťany – preto pokračuje ďalej po tejto náhradnej trase.

¹¹² Je prítom potrebné dôsledne rozlišovať medzi celkovou hmotnosťou (čo sú obvykle zákazy tranzitnej prepravy) a okamžitou hmotnosťou (čo sú obvykle zákazy jazdy cez niektoré mosty).

2.11.8.3 Trvalé obchádzkové trasy

V predstihu pred miestom, kde dochádza k odklonu na trvalú obchádzkovú trasu, sa umiestňuje Z 392 Uzávierková predzvešť; pri krátkych obchádzkach, najmä iba v rámci obce, ju možno vynechať. Medzi Z 392 a miestom odklonu sa umiestni Z 393 Ohlasovacia tabuľa obchádzky s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzďialenosť, pričom na Z 393 sa vyznačí číslo obchádzkovej trasy alebo druh vozidla, podľa toho, ako je ďalej obchádzka značená. Na prvej križovatke sa umiestnia buď predbežné regulačné značky alebo sa informácia o obmedzení na primárnej trase vyobrazí na smerových značkách (ak to charakter obmedzenia umožňuje, pozri tiež 3.2.4.3).

Následne sa v priebehu obchádzky umiestňujú Z 394 analogickým spôsobom ako pri vyznačovaní trvalých náhradných trás pre diaľničnú premávku (pozri 2.11.8.1), t. j. ich pripojením k predzvestiam a návestiam. Koniec obchádzky sa vyznačí použitím Z 396 Koniec obchádzky s príslušným číslom obchádzkovej trasy alebo druhom vozidla.

Trvalé obchádzkové trasy sa číslujú dvojicifernými číslami v tvare N01 až N99 nasledovne:

- N01 až N39 – obchádzky ciest I. triedy,
- N40 až N89 – obchádzky ciest II. a III. triedy,
- N90 až N99 – obchádzky miestnych ciest.

Jednotliví správcovia ciest vedú evidenciu pridelených čísel a pri zriaďovaní novej trvalej obchádzkovej trasy navrhujú určujúcemu orgánu (pozri 1.4) pridelenie jej čísla zo svojho rozsahu. Pri pridelení čísla platí, že obchádzky v prevažujúcom smere cesty na sever alebo východ majú nepárne čísla a obchádzky v prevažujúcom smer cesty na juh alebo západ majú párne čísla. Čísla sa pridávajú tak, aby nikde vzájomne nekolidovali, a to ani s číslami trvalých náhradných trás pre diaľničnú premávku; ak sa niekde stretávajú viaceré takéto trasy, majú sa ich čísla líšiť aspoň v prvej číslici.

Od číslovania trvalých obchádzkových trás možno upustiť v prípade trás určených pre vozidlá prepravujúce nebezpečný náklad alebo vozidlá prepravujúce náklad, ktorý môže spôsobiť znečistenie vody, prípadne pre iný druh vozidiel, resp. účastníkov cestnej premávky, ktorý možno jednoznačne vyznačiť na Z 393, Z 394 a Z 396 symbolom podľa platnej legislatívy.¹¹³ Takto možno postupovať len ak v priebehu obchádzky nemôže na dopravnom značení dôjsť k zámene s inou obchádzkovou trasou pre ten istý druh vozidiel.

2.11.8.4 Dočasné obchádzkové trasy

V predstihu pred miestom, kde dochádza k odklonu na obchádzku, sa umiestni Z 393 Ohlasovacia tabuľa obchádzky s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzďialenosť. Pri dlhších obchádzkach najmä mimo obce sa vo vhodnej vzdialenosti pred ohlasovacou tabuľkou umiestni tiež Z 392 Uzávierková predzvešť, pričom na diaľnici alebo ceste s viacerými pruhmi v danom smere premávky sa spravidla ešte raz opakuje, prípadne sa umiestni po oboch stranách vozovky. Následne sa na jednotlivých križovatkách umiestňujú tabuľové smerníky na vyznačenie obchádzky (Z 394), a to vo forme predzvestí aj návestí. Tam, kde obchádzková trasa odbočuje, sa ako návesti môžu alternatívne použiť šípové smerníky na vyznačenie obchádzky (Z 395). Pri obchádzke v obci sa môže od umiestnenia predzvestných Z 394 upustiť, najmä tam, kde vedie v priamom smere. Koniec obchádzky sa označuje prostredníctvom Z 396 Koniec obchádzky.

Na rozdiel od trvalých obchádzkových trás sa značky vyznačujúce dočasnú obchádzkovú trasu spravidla neumiestňujú na smerové dopravné značky, ale na samostatné stĺpiky ako dočasné značky; umiestnenie na smerové značky je však prípustné, ak je to v danom prípade vhodné, napr. pri dlhodobých obchádzkach. Taktiež sa tieto značky umiestňujú nielen na križovatkách so smerovým dopravným značením, ale podľa potreby na ďalších medziľahlých križovatkách; vždy sa povinne umiestnia na takej križovatke, kde obchádzková trasa nevedie v priamom smere alebo kde nie je smer obchádzkovej trasy jednoznačne zrejmý.

Dočasné obchádzkové trasy sa spravidla nečíslujú. Možno však použiť čísla, najmä pre osobitné obchádzkové trasy pre také druhy vozidiel, ktoré nie je možné jednoduchým spôsobom vyznačiť na Z 393 až Z 396 (napr. vozidlá s určitou dĺžkou) alebo ak by mohlo dôjsť k zámene viacerých obchádzkových trás.

¹¹³ [Z19] Príloha č. 1, časť A

2.12 Vedenie premávky pozdĺžnymi čiarami

2.12.1 Spoločné zásady

Vyznačenie jazdných pruhov vodorovnými dopravnými značkami zásadným spôsobom ovplyvňuje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Pri návrhu VDZ preto treba vychádzať z nasledujúcich poznatkov:

- Vyznačenie jazdných pruhov vodorovnými značkami zvyšuje priemernú rýchlosť vozidiel, naopak ich nevyznačenie priemernú rýchlosť znižuje. Na druhej strane však vyznačenie jazdných pruhov zlepšuje schopnosť vodiča viesť vozidlo v správnom smere a v správnej časti vozovky a dodržiavať bezpečný bočný odstup.
- Vyznačenie okraja vozovky vodorovnými značkami mimo obce, resp. tiež v obci na úsekoch, kde okraje poloha okrajov vozovky a smerovanie vozovky nie sú dobre rozoznateľné na základe stavebných prvkov a okolia cesty, významným spôsobom zlepšuje schopnosť vodiča viesť vozidlo tak, aby nevybočil z cesty a včas reagoval na zmeny v jej smere. Na druhej strane, vyznačovanie okraja vozovky na iných miestach nijako nenapomáha bezpečnosti cestnej premávky, môže však zároveň vytvárať u vodičov tendencie k vyššej rýchlosti jazdy a psychologické vnímanie „môjho priestoru,“ čo najmä v obci nie je vzhľadom na zmiešanú premávku vhodné.
- Príliš úzke pruhy vyznačené vodorovnými značkami, najmä na 2-pruhových obojsmerných vozovkách, znižujú mieru opatrnosti pri vzájomnom vyhýbaní sa protiidúcich vozidiel. Na druhej strane, príliš široké jazdné pruhy na vozovkách s 2 a viac jazdnými pruhmi zvyšujú priemernú rýchlosť vozidiel a vytvárajú ilúziu vyššej bezpečnosti.
- Priemernú rýchlosť vozidiel zvyšujú aj príliš široké, prázdne krajnice. Nebezpečné sú najmä krajnice v šírkach cca 1,00 – 2,50 m, ktoré nie sú dostatočné na zastavenie vozidla (odstavené vozidlo bude zasahovať do jazdného pruhu), vytvárajú však ilúziu, že dostatočné sú.

2.12.2 Šírky krajníc a jazdných pruhov

Šírky krajníc a jazdných pruhov pre jednotlivé normové kategórie vyplývajú z príslušných technických noriem.

Na existujúcich cestách, ktoré nezodpovedajú platným normám a teda normy pre ne nešpecifikujú šírky krajníc a jazdných pruhov, sa musí dodržať minimálna šírka vyznačených jazdných pruhu $\geq 2,75$ m a ak ide o úsek s významnými intenzitami premávky nákladných vozidiel alebo autobusov, musí sa dodržať minimálna šírka vyznačených jazdných pruhov $\geq 3,00$ m. Zároveň sa musí na takýchto cestách dodržať mimo obce šírka krajníc $\geq 0,50$ m.

2.12.3 Vyznačovanie okrajových a pruhových čiar

2.12.3.1 Na diaľnici

Na diaľnici sa vždy vyznačujú okrajové čiary vymedzujúce okraj vozovky. Taktiež sa vždy vyznačujú aj pruhové čiary oddeľujúce jazdné pruhy (s výnimkou 1-pruhových úsekov, napr. vetiev).

2.12.3.2 Mimo obce

Mimo obce sa vonkajšie okrajové čiary vymedzujúce okraj vozovky vyznačujú vždy okrem vozoviek s celkovou šírkou spevnenej časti cesty $< 5,00$ m ($< 4,50$ m na jednosmernej vozovke), podľa miestnych pomerov sa výnimočne nevyznačia až do celkovej spevnenej časti šírky $< 5,50$ m. Vonkajšie okrajové čiary sa tiež nevyznačia aj na cestách s väčšou šírkou spevnenej časti, ak čiaru nie je pre zlý technický stav krajnice možné vyznačiť tak, aby boli dodržané technické a kvalitatívne kritériá; v takom prípade sa nevyznačujú ani ostatné pozdĺžne čiary.

Ak je na vozovke mimo obce viac ako jeden jazdný pruh, vyznačujú sa mimo obce pruhové čiary na vymedzenie týchto jazdných pruhov, s výnimkou nasledujúcich prípadov:

1. ak sa v zmysle prvého odseku nevyznačujú okrajové čiary,
2. ak sú šírky jazdných pruhov menšie ako prípustné minimum podľa 2.12.2
3. ak pre zlý technický stav vozovky nie je možné čiary vyznačiť tak, aby boli dodržané technické a kvalitatívne kritériá.

2.12.3.3 V obci

V obci sa vonkajšie okrajové čiary vymedzujúce okraj vozovky spravidla nevyznačujú – okraj vozovky má byť rozoznateľný na základe stavebných prvkov, najmä obrubníka a/alebo odvodňovacieho zariadenia. Okraj vozovky sa smie vyznačiť, len ak sú na to osobitné dôvody, najmä:

- okraj vozovky nie je dobre rozoznateľný na základe stavebných prvkov,
- je to potrebné na smerovanie premávky tam, kde sa mení šírka, poloha alebo smerovanie jazdných pruhov,
- chýba verejné osvetlenie, najmä mimo upokojených premávkových priestorov,
- je potrebné vymedziť vyšrafovaný priestor,
- ide o úsek na moste, v tuneli alebo v podjazde,
- zriaďuje sa postranný pruh s osobitným účelom (napr. parkovací pruh), ktorý nie je dostatočne vymedzený stavebnými prvkami.

Vyznačovanie vonkajšej okrajovej čiary sa aj v uvedených prípadoch musí obmedziť na nevyhnutné minimum.

Jazdné pruhy sa v obci vyznačujú vždy na vozovkách s 3 a viac jazdnými pruhmi a spravidla na jednosmerných vozovkách s 2 jazdnými pruhmi. Nevyznačenie jazdných pruhov na takýchto vozovkách prichádza do úvahy iba v prípade, ak pre zlý technický stav vozovky nie je možné čiary vyznačiť tak, aby boli dodržané technické a kvalitatívne kritériá.

Na obojsmerných vozovkách s 2 jazdnými pruhmi sa jazdné pruhy vyznačujú podľa potreby a dopravného významu (napr. tranzitné úseky, významné zberné komunikácie atď.).

2.12.3.4 Upokojené premávkové priestory

V upokojených premávkových priestoroch sa vonkajšie okrajové čiary vyznačujú len výnimočne, napr. na vymedzenie ostrovčekov na vozovke.¹¹⁴

Jazdné pruhy sa v upokojených premávkových priestoroch nevyznačujú. K ich vyznačeniu sa smie výnimočne pristúpiť len ak je to nevyhnutné vzhľadom na osobité miestne pomery, pričom aj v týchto prípadoch sa vyznačovanie pozdĺžnych čiar musí obmedziť na nevyhnutné minimum.¹¹⁴

2.12.4 Osobitné prípady

2.12.4.1 Vyhradený pruh pre verejnú dopravu

Šírka vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu je v obci aj mimo obce $\geq 3,50$ m. Pri objektívnych priestorových obmedzeniach sa smie výnimočne šírka vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu zmenšiť na $\geq 3,15$ m. Na priechode pre chodcov a jeho blízkom okolí, v úseku zastávky a v jej blízkosti a na miestach s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≤ 30 km/h sa pripúšťa šírka $\geq 3,00$ m.

Ak je vo vyhradenom pruhu pre verejnú dopravu dopravnou značkou povolená aj premávka cyklistov, musí mať tento pruh šírku buď $\leq 3,50$ m alebo $\geq 4,75$ m, pričom pri šírke $\geq 4,75$ m sa pre cyklistov spravidla vyznačuje ochranný pruh. Ak je šírka vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu v rozsahu $> 3,50$ m a súčasne $< 4,75$ m, nesmie sa v ňom povoliť premávka cyklistov.

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu sa smie vyznačiť len ak všeobecné jazdné pruhy v úseku jeho vyznačenia zároveň dosiahnu šírku $\geq 3,25$ m mimo obce a $\geq 3,00$ m v obci.

2.12.4.2 Cyklistický pruh

Minimálna šírka cyklistického pruhu je $\geq 1,75$ m, odporúčaná $\geq 2,00$ m (vrátane hrubej pozdĺžnej čiary)

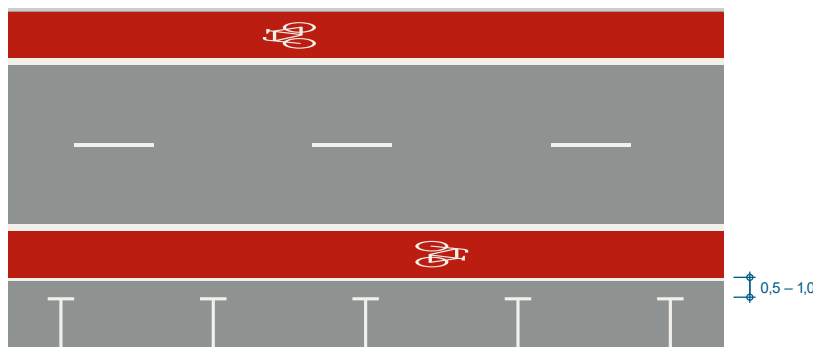
Zväčšenie šírky cyklistického pruhu nad 2,50 m sa neodporúča, aby sa predišlo novej zámene so všeobecným jazdným pruhom zo strany vodičov motorových vozidiel.

Cyklistické pruhy sú zásadne jednosmerné a nie je prípustné vyznačiť dva vzájomne protismerné cyklistické pruhy vedľa seba.

Ak je cyklistický pruh vedený popri parkovacích miestach, resp. popri parkovacom pruhu, musí sa medzi cyklistickým pruhom a priestorom na parkovanie vytvoriť voľný bezpečnostný prúžok šírky 0,5 – 1,0 m pri pozdĺžnom státi a 0,75 m – 1,25 m pri šikmom a kolmom státi, a to aj v upokojených premávkových priestoroch.

Cyklistický pruh sa smie vyznačiť len ak všeobecné jazdné pruhy v úseku jeho vyznačenia zároveň dosiahnu šírku $\geq 3,25$ m mimo obce a $\geq 3,00$ m v obci.

¹¹⁴ Vynechanie alebo aspoň zásadné obmedzenie pozdĺžneho vodorovného značenia je jedným z kľúčových opatrení upokojovania premávky.



Obrázok 14: Bezpečnostný prúžok medzi cyklistickým pruhom a parkovacími miestami

2.12.4.3 Ochranný pruh pre cyklistov

Minimálna šírka ochranného pruhu pre cyklistov je $\geq 1,25$ m, odporúčaná $\geq 1,50$ m. Väčšie šírky môžu byť vhodné v krátkych úsekoch, napr. ak nadväzuje na cyklistický pruh (pozri napr. obrázok 7), neodporúčajú sa však šírky väčšie ako 1,75 m.

Ochranné pruhy pre cyklistov sú zásadne jednosmerné a nie je prípustné vyznačiť dva vzájomne protismerné ochranné pruhy vedľa seba.

Požiadavky na bezpečnostný prúžok medzi ochranným pruhom a parkovacími miestami, resp. parkovacím pruhom sú zhodné ako pri cyklistickom pruhu.

Celková šírka jednosmerného jazdného pruhu s vyznačeným ochranným pruhom pre cyklistov musí byť $\geq 2,25$ m plus šírka ochranného pruhu.

Ak ide o dvojicu vzájomne protismerných jazdných pruhov oddelených prerušovanou stredovou čiarou, na ktorých sa vyznačujú ochranné pruhy pre cyklistov, musí byť šírka takýchto jazdných pruhov $\geq 2,75$ m plus šírka ochranného pruhu.

Ak ide o obojsmerný jazdný pruh s ochrannými pruhmi po oboch stranách, musí byť jeho celková šírka $\geq 4,50$ m plus šírky oboch ochranných pruhov; v prípade 250-razovej intenzity premávky motorových vozidiel viac ako 400 skv/h sa požaduje $\geq 5,00$ m plus šírky oboch ochranných pruhov.

2.12.4.4 Kyvadlový pruh (mimo obce aj v obci)

Kyvadlové pruhy sa smú vyznačovať len ak šírka jazdných pruhov (vrátane kyvadlového) v danom úseku je $\geq 3,00$ m v obci a $\geq 3,25$ m mimo obce. Šírka kyvadlových pruhov musí byť oproti iným ako kyvadlovým pruhom väčšia o $\geq 0,25$ m (ideálne $\geq 0,40$ m, v závislosti od šírky kyvadlových čiar).

2.13 Statická premávka

2.13.1 Druhy vyznačených parkovacích miest

2.13.1.1 Rozdelenie

Z hľadiska dostupnosti parkovacích miest pre účastníkov cestnej premávky sa tieto delia na:

1. všeobecné parkovacie miesta,
2. parkovacie miesta s obmedzením,
3. vyhradené parkovacie miesta.

Nevyznačené parkovacie miesta (teda miesta, kde zastavenie a státie nie je výslovne zakázané všeobecnou alebo miestnou úpravou cestnej premávky a zároveň nie sú označené a vyznačené dopravnými značkami) sú v princípe všeobecné parkovacie miesta.

2.13.1.2 Všeobecné parkovacie miesta

Všeobecné parkovacie miesta sú také parkovacie miesta, ktoré nespádajú pod definície parkovacieho miesta s obmedzením a vyhradeného parkovacieho miesta. V zásade teda na týchto miestach môže parkovať akékoľvek vozidlo, prípadné obmedzenia sú len nasledovné:

- vozidlo sa musí zmestiť do vyznačeného parkovacieho boxu,
- dodatkovou tabuľkou môže byť parkovanie obmedzené len na určitý druh vozidiel,
- miesto môže podliehať spoplatneniu alebo časovému obmedzeniu.

V parkovacích zónach sa za všeobecné považujú aj parkovacie miesta, ktoré by inak spadali pod kategóriu parkovacieho miesta s obmedzením, avšak obmedzenie vzťahujúce sa na tieto miesta je platné pre celú parkovaciu zónu (t. j. takéto obmedzenie je v danej zóne štandardom). To isté platí pre areály s regulovaným vjazdom.

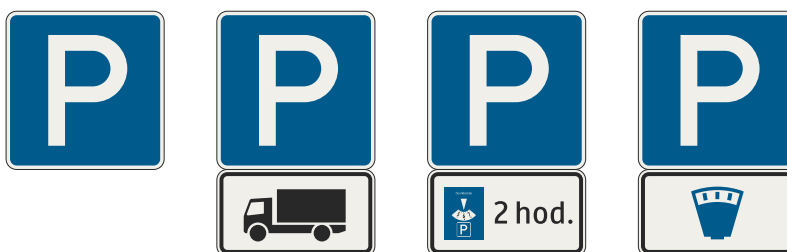
Všeobecné parkovacie miesta sa zvislou značkou buď neoznačujú vôbec alebo sa označujú Z 272 Parkovanie, resp. Z 273 Parkovanie na chodníku. K značke sa smú pripojiť len dodatkové tabuľky:

- Z 506 Platí pre s vyznačením druhu alebo druhov vozidiel, pre ktoré sú miesta určené; nesmú sa vyznačiť iné obmedzenia (v takom prípade ide už o parkovacie miesto s obmedzením),
- Z 532 Časovo obmedzené parkovanie,
- Z 533 Platené parkovanie.

Z 506 s vyznačením druhu vozidla sa použije len v prípade, kedy obmedzenie nevyplýva z rozmerov parkovacích miest (typicky sa preto nevyznačuje dodatkovou tabuľkou parkovanie pre osobné vozidlá).

Nesmú sa súčasne použiť dodatkové tabuľky Z 532 aj Z 533.

Vodorovnými značkami sa vyznačujú ako „otvorený“ box, pozri 4.4.2.2.



Obrázok 15: Príklady označenia všeobecných parkovacích miest (ak sa označujú)



Obrázok 16: Príklad vyznačenia všeobecných parkovacích miest (ak sa vyznačujú)

2.13.1.3 Parkovacie miesta s obmedzením

Parkovacím miestom s obmedzením je také parkovacie miesto, na ktorom smú na základe zvislého dopravného značenia parkovať len určití účastníci cestnej premávky alebo len za určitým účelom.

To znamená, že na týchto miesta smie stáť len určitá **všeobecne vymedzená skupina účastníkov** cestnej premávky. Ide napr. o parkovacia miesta pre zásobovanie za účelom nakládky alebo vykládky tovaru, pre rezidentov, elektromobily za účelom dobíjania, pre osoby so zdravotným postihnutím a pod.

Za parkovacie miesto s obmedzením **sa nepovažuje:**

- miesto určené pre určitý druh vozidiel (napr. len pre osobné vozidlá),¹¹⁵
- miesto s plateným alebo časovo obmedzeným státím bez ďalšieho obmedzenia,
- miesto vo vnútri parkovacej zóny, ktoré síce zodpovedá vyššie uvedenému vymedzeniu parkovacieho miesta s obmedzením, ide však o základné obmedzenie stanovené pre parkovaciu zónu ako celok,¹¹⁶
- predchádzajúci bod sa rovnako vzťahuje na areály s regulovaným vjazdom.

¹¹⁵ Parkovacie miesta pre rôzne druhy vozidiel majú rôzne rozmery.

¹¹⁶ V parkovacích zónach sa teda ako parkovacie miesta s obmedzením vyznačujú len tie parkovacie miesta, na ktorých je obmedzenie odchylné od obmedzenia platného pre danú parkovaciu zónu.

Parkovanie miesta s obmedzením sa zvislou značkou označujú Z 272 Parkovanie, resp. Z 273 Parkovanie na chodníku s dodatkovou tabuľkou Z 506 Platí pre, na ktorej sa daná špecifikuje skupina účastníkov cestnej premávky, pre ktorých sú tieto miesta určené. Na dodatkových tabuľkách sa tiež podľa potreby smie obmedziť doba státia alebo sa obmedzenie len na určitých účastníkov cestnej premávky smie časovo obmedziť.

Parkovacie miesta, ktoré sú určené len pre veľmi obmedzený okruh účastníkov cestnej premávky, pri ktorých sa dá predpokladať miestna znalosť,¹¹⁷ sa alternatívne označujú Z 270 Zákaz zastavenia s dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre, na ktorej sa daná špecifikuje skupina účastníkov cestnej premávky. Alternatívne sa smie použiť Z 271 Zákaz státia namiesto Z 270 Zákaz zastavenia, čo umožní krátkodobé použitie parkovacieho miesta aj inými účastníkmi za účelom nástupu alebo výstupu osôb alebo naloženie alebo vyloženie nákladu.

Vodorovnými značkami sa vyznačujú ako „zatvorený“ box. Tento sa smie doplniť symbolom účastníka alebo účelu, napr. nápis TAXI pre miesto pre vozidlá taxislužby, symbol elektromobilu pre miesto určené na dobíjanie elektromobilov a pod. (pozri 4.4.3).



Obrázok 17: Príklady označenia parkovacích miest s obmedzením



Obrázok 18: Príklad vyznačenia parkovacích miest s obmedzením

2.13.1.4 Vyhradené parkovacie miesta

Vyhradené parkovacie miesta sú také miesta, na ktorých smie parkovať len **konkrétny účastník** alebo konkrétni účastníci cestnej premávky (napr. nájomca parkovacieho miesta). Na rozdiel od parkovacieho miesta s obmedzením teda nejde o všeobecne vymedzenú skupinu účastníkov.

Vyhradené parkovacie miesta sa v zmysle platnej legislatívy¹¹⁸ označujú Z 270 Zákaz zastavenia s dodatkovou tabuľkou Z 531 Vyhradené parkovanie. Ďalšie dodatkové tabuľky okrem Z 505 Časové obmedzenie sa nesmú umiestniť a konkrétny účastník, pre ktorého je miesto vyhradené, sa na zvislej značke nešpecifikuje.¹¹⁹

Jednotlivé vyhradené miesto sa označuje jednou značkou Z 270 bez vložených šípok s dodatkovou tabuľkou Z 531 Vyhradené parkovanie. Viac vyhradených parkovacích miest sa vyznačuje úsekovo použitím minimálne dvoch značiek (na začiatku a konci úseku) Z 270 s vloženými šípkami s dodatkovou tabuľkou Z 531, pričom zostava sa umiestňuje šikmo na os vozovky alebo pozdĺžne s osou vozovky.¹²⁰

¹¹⁷ Napr. parkovacie miesta pre vozidlá určitej organizácie v blízkosti jej sídla, parkovacie miesta len pre rezidentov a pod. Nespadajú sem však napr. parkovacie miesta pre vozidlá zásobovania, ak sa dá predpokladať, že zásobovanie realizuje mnoho rôznych vozidiel a vodičov, ktorí spravidla nemusia mať miestnu znalosť.

¹¹⁸ [Z19] Príloha č. 3, časť II, bod 45 a Príloha č. 5, časť II, bod 14

¹¹⁹ Z hľadiska kontroly príslušnými orgánmi sa tento účastník musí preukázať príslušným dokladom, napr. parkovacím preukazom, povolením vlastníka atď., na základe ktorého sa príslušná značka umiestnila. Pre ostatných účastníkov cestnej premávky nie je informácia o tom, pre koho je parkovacie miesto vyhradené, nijako relevantná. Prípadné čísla parkovacích miest sa môžu vyznačiť vodorovnými značkami.

¹²⁰ [Z19] Príloha č. 5, časť II, bod 14 – v zmysle významu dodatkovej tabuľky Z 531 takáto kombinácia označuje jedno vyhradené parkovacie miesto. Na označenie viacerých vyhradených parkovacích miest sa musí vyznačiť úseková platnosť vložením bielych šípok do Z 270.

Vodorovnými značkami sa tieto miesta vyznačujú ako zatvorený box doplnený symbolom vyhradenia (kríž „X“), pozri 4.4.2.2.



Obrázok 19: Označovanie jednotlivého vyhradeného parkovacieho miesta



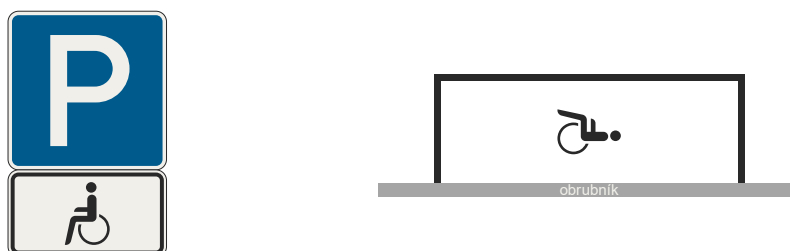
Obrázok 20: Označovanie viacerých vyhradených parkovacích miest



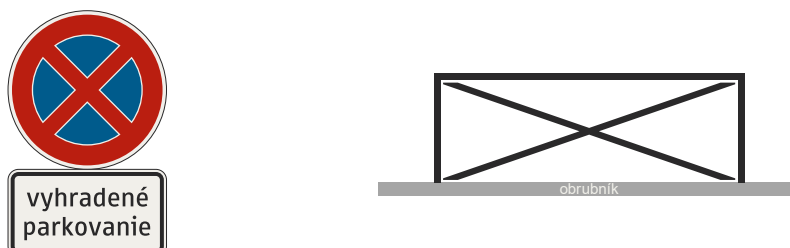
Obrázok 21: Príklad vyznačovania vyhradených parkovacích miest

2.13.1.5 Postavenie parkovacích miest pre osoby so zdravotnými postihnutím

Parkovacie miesta pre osoby so zdravotným postihnutím sú v zmysle legislatívy vyhradenými miestami bez ohľadu na to, či ide o miesta pre všetky osoby so zdravotným postihnutím alebo o miesta pre konkrétnu osobu, pri ich značení sa však tieto prípady rozlišujú.



Obrázok 22: Označovanie a vyznačovanie parkovacích miest vyhradených pre všetkých účastníkov s parkovacím preukazom pre osobu so zdravotným postihnutím



Obrázok 23: Označovanie a vyznačovanie parkovacích miest vyhradených pre konkrétne osoby so zdravotným postihnutím

Označujú a vyznačujú sa nasledovne:

- Parkovacie miesta vyhradené pre všetkých účastníkov s parkovacím preukazom pre osobu so zdravotným postihnutím (napr. pred nákupnými centrami, železničnými stanicami, úradmi atď.) sa označujú a vyznačujú ako parkovacie miesta s obmedzením podľa 2.13.1.3, pričom na dodatkovej tabuľke Z 506 sa použije symbol osoby so zdravotným postihnutím.
- Parkovacie miesta vyhradené pre konkrétne osoby so zdravotným postihnutím sa označujú a vyznačujú ako vyhradené parkovacie miesta podľa 2.13.1.4. Dodatková tabuľka Z 506 so symbolom osoby so zdravotným postihnutím sa nepoužíva.

Ak ide o parkovacie miesta s kolmým alebo šikmým státím, ktoré sú určené pre osoby s ťažkým zdravotným postihnutím spočívajúcim v znížení mobility (teda nie napr. pre osoby nepočujúce) musí sa zabezpečiť dostatočný manipulačný priestor minimálne po jednej strane takéhoto parkovacieho miesta.

2.13.2 Spôsoby státia (uhol státia)

2.13.2.1 Voľba spôsobu a uhla

Podľa uhla státia α medzi osou vozovky a pozdĺžnou osou zaparkovaného vozidla sa rozlišujú nasledujúce spôsoby státia:

1. pozdĺžne ($\alpha = 0$ gon),
2. šikmé ($50 \leq \alpha < 100$ gon),
3. kolmé ($\alpha = 100$ gon).

2.13.2.2 Pozdĺžne státie

Pozdĺžne státie je určené najmä pre pouličné parkovanie; jeho výhodou sú najmä veľmi nízke nároky na šírku dostupného priestoru. Nevýhodou sú vysoké nároky na rozpätie parkovacích miest. Pozdĺžne státie na hromadných parkoviskách nie je spravidla priestorovo efektívne, môže však byť vhodné ako doplnkové usporiadanie v priestore, ktorý nie je využiteľný na kolmé, príp. šikmé státie.

Pozdĺžne státie je nevhodné pre dlhé vozidlá (nákladné vozidlá, autobusy) z dôvodu vysokých nárokov na manévrovacie prírážky.

2.13.2.3 Šikmé státie

Šikmé státie má výrazne vyššie nároky na šírku dostupného priestoru ako pozdĺžne státie, umožňuje však na rovnako dlhom úseku vyznačiť 2 a viac krát viac parkovacích miest.

Šikmé státie je vhodné ako pouličné státie za predpokladu dostatočnej šírky dostupného priestoru a môže byť vhodné aj na hromadných parkoviskách z dôvodu nižších nárokov na šírku príľahlého premávkového priestoru ako v prípade kolmého státia.

Parkovacie miesta sa pri šikmom státí vyznačujú v smere jazdy, t. j. tak, že do parkovacích miest sa vchádza priamo (predom) a z parkovacích miest sa vychádza cúvaním.

Šikmé státie s uhlom státia cca 50 gon je ideálne pre dlhé vozidlá, najmä ak je organizované s príjazdovou uličkou na jednej strane parkovacích miest a výjazdovou uličkou na druhej strane parkovacích miest – vodič dlhého vozidla tak nemusí z boxu cúvať.

2.13.2.4 Kolmé státie

Kolmé státie je určené najmä pre hromadné parkoviská a vďaka minimálnemu rozpätiu poskytuje najvyššiu možnú hustotu státia.

Kolmé státie má najvyššie nároky na celkovú šírku dostupného priestoru; na hromadných parkoviskách je to však kompenzované tým, že sa parkuje po oboch stranách uličky a teda tento príľahlý parkovací priestor je spoločný pre dva rady parkovacích miest.

Pre vysoké nároky na šírku dostupného priestoru je kolmé státie spravidla nevhodné pre pouličné parkovanie, má sa však preferovať v slepých uliciach, aby vodiči vozidiel mohli vyparkovať bez potreby náročného otáčania. V prípade použitia pozdĺžneho alebo šikmého státia v slepej ulici sa musí zabezpečiť vhodné miesto na otáčanie, minimálne na konci takejto ulice.

Kolmé státie je spravidla nevhodné pre dlhé vozidlá.

2.13.3 Parkovacie pruhy

Parkovacie pruhy smú byť upravené v režime všeobecných parkovacích miest alebo parkovacích miest s obmedzením; nesmú byť upravené v režime vyhradených parkovacích miest.

Parkovacie pruhy v režime všeobecných parkovacích miest sa označujú zvislou dopravnou značkou len ak nie je jednoznačne rozoznateľné, že ide o pruh určený na parkovanie alebo ak je potrebné použiť dodatkovú tabuľku Z 506, Z 532 alebo Z 533 (pozri 2.13.1.2) alebo je parkovací pruh aspoň čiastočne na chodníku.

Parkovacie pruhy v režime parkovacích miest s obmedzením sa musí vždy označiť zvislou dopravnou značkou (pozri 2.13.1.3).

Na parkovacích pruhoch sa jednotlivé parkovacie miesta nevyznačujú.

Parkovací pruh má byť prednostne dostatočne vymedzený vhodnými stavebnými prvkami, najmä iným povrchom (príp. iným povrchom bezpečnostného prúžku) a organizáciou do zálivov. Ak stavebné vymedzenie nie je dostatočné alebo ak sa vyznačuje parkovací pruh v režime parkovania s obmedzením alebo ak pozdĺž parkovacieho pruhu vedie cyklistický pruh alebo ochranný pruh pre cyklistov, vymedzí sa vonkajšou okrajovou čiarou, ktorá je prerušovaná v prípade parkovacieho pruhu v režime všeobecných parkovacích miest a súvislá v prípade parkovacieho pruhu v režime parkovacích miest s obmedzením..

2.13.4 Parkovanie na chodníku

Parkovanie na chodníku je prípustné iba ak je výslovne povolené prostredníctvom Z 273.

Takýto spôsob parkovania sa smie povoliť iba tam, kde zostane na chodníku dostatočný priestor pre chodcov s ohľadom na miestne intenzity pešej premávky; spravidla to má byť aspoň 1,50 m, optimálne $\geq 2,00$ m, smie sa však použiť aj menšia hodnota, ak sú intenzity pešej premávky nízke. Do úvahy sa však musí brať aj častý výskyt osôb na invalidnom vozíku, napr. v blízkosti nemocníc, zariadení pre seniorov a pod. Podmienka dostatočného priestoru na chodníku sa nemusí aplikovať, ak chodník stratil svoju spojovaciu funkciu a nie je chodcami využívaný, resp. je využívaný len v minimálnej miere.

Pri rozhodovaní o povolení parkovania na chodníku sa tiež musí posúdiť statická únosnosť chodníka, aby sa predišlo jeho poškodeniu parkujúcimi vozidlami. Podľa potreby sa dodatkovou tabuľkou Z 508 Hmotnosť obmedzí celková hmotnosť vozidiel na 2,8 t (namiesto obmedzenia na 3,5 t vyplývajúceho zo [Z19]).

2.13.5 Regulácia statickej premávky dopravnými značkami

2.13.5.1 Zákaz zastavenia

Zákaz zastavenia sa smie ustanoviť len:

1. ak je to nevyhnutné z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky na úseku na ktorom by inak zastavenie bolo podľa všeobecnej úpravy pravidiel cestnej premávky možné, napr. ak zákonná 5-metrová vzdialenosť pred križovatkou nie je dostatočná,
2. z dôvodov plynulosti cestnej premávky v prípade, keď aj zastavenie vozidla spôsobí na danom úseku vážne narušenie plynulosti, napr. na hlavných mestských ťahoch,
3. na vyznačenie vyhradených parkovacích miest,
4. na vyznačenie parkovacích miest s obmedzením podľa podmienok 2.13.1.3.

V ostatných prípadoch smie ustanoviť len zákaz státia.

2.13.5.2 Značky s vyznačením úseku platnosti

V zmysle platnej legislatívy možno platnosť značiek pre statickú premávku vymedziť šípkami len vtedy, ak ide o značky umiestnené šikmo na os vozovky alebo pozdĺžne s osou vozovky.

Takéto vyznačenie platnosti sa teda nesmie použiť na značkách umiestnených približne kolmo na os vozovky (teda takých, ktoré sú umiestnené rovnakým spôsobom ako ostatné zvislé dopravné značky).

Z 270 až 273 so šípkami sa používajú najmä tam, kde má platnosť regulácie skončiť inak ako na základe všeobecného pravidla (križovatkou, resp. 5 metrov pred križovatkou), na označenie skupiny vyhradených parkovacích miest a pod.

Pri použití tohto spôsobu vymedzenia platnosti sa umiestni jedna značka na začiatok platnosti a druhá značka na koniec platnosti regulácie. Medzi obe značky možno v prípade potreby vložiť

opakovacie značky (s dvojicou šípok). Opakovacie značky sa umiestňujú tak, aby mal v príslušnom úseku účastník cestnej premávky v dohľade aspoň jednu zo značiek (vzdialenosť spravidla < 100 m).

Na značkách umiestnených pozdĺžne s osou vozovky šípka smeruje tým smerom, ktorým daná značka platí. Na značkách umiestnených šikmo na os vozovky šípka smerujúca k vozovke vyznačuje začiatok platnosti a šípka smerujúca od vozovky vyznačuje koniec platnosti regulácie.¹²¹

2.13.6 Zóny

2.13.6.1 Parkovacia zóna

Parkovacia zóna slúži na ustanovenie určitej regulácie parkovania vo väčšom priestore, pričom zároveň paušálne zakazuje státie mimo vyznačených parkovacích miest. Jednotlivé parkovacie miesta preto musia byť vyznačené vodorovnou Z 620. Zvislou sa značkou sa musia označiť iba:

1. vyhradené parkovacie miesta,
2. parkovacie miesta na chodníku (musia sa označiť Z 273 Parkovanie na chodníku),
3. parkovacie miesta, na ktorých platí iná regulácia státia ako spoločná úprava pre parkovacie zóny.

Hranice parkovacej zóny sa označujú Z 277 Parkovacia zóna a Z 278 Koniec parkovacej zóny, pričom pod Z 277 sa vždy musí použiť dodatková tabuľka alebo dodatkové tabuľky špecifikujúce podmienky, za ktorých možno v danej parkovacej zóne stáť.¹²²

Upozorňuje sa na to, že označenie jednotlivých parkovacích miest značkami Z 270 až 273 neneguje podmienky státia platné v celej parkovacej zóne. Ak majú byť niektoré parkovacie miesta vyňaté spod zónovej regulácie, musí byť takáto výnimka upravená pre celú zónu na dodatkových tabuľkách k Z 277 Parkovacia zóna alebo musí byť takáto regulácia vymedzená inak ako právne (napr. závorou, plotom a pod., čím sa daný priestor stane miestom mimo cesty a teda aj mimo zóny).

2.13.6.2 Zóna zákazu státia

Zóna zákazu státia slúži na všeobecný zákaz parkovania vo väčšom priestore s výnimkou vyznačených parkovacích miest. S ohľadom na charakter tejto zóny sa parkovacie miesta v zóne zákazu státia okrem vyznačenia vodorovným značením zároveň označujú zvislými značkami.

Hranice zóny zákazu státia sa označujú Z 275 Zóna zákazu státia a Z 278 Koniec zákazu státia, pričom pod týmito značkami sa nesmú umiestňovať žiadne dodatkové tabuľky.

Vo vnútri parkovacej zóny a zóny zákazu státia sa nesmie použiť Z 271 Zákaz státia, možno však v prípade nevyhnutnosti použiť Z 270 Zákaz zastavenia, napr. na vymedzenie vyhradených parkovacích miest.

2.13.6.3 Rozdiel medzi parkovacou zónou a zónou zákazu státia

Ako parkovacia zóna sa označuje súvislá premávkovo homogénna oblasť s vysokým počtom vyznačených parkovacích miest, ktoré zároveň podliehajú určitej spoločnej regulácii, napr. obmedzenej dobe státia.

Ako zóna zákazu státia sa označuje súvislá premávkovo homogénna oblasť so spravidla veľmi nízkym počtom vyznačených parkovacích miest (prípadne úplne bez parkovacích miest), kde státie na týchto miestach nepodlieha spoločnej regulácii. Prípadne ďalšie obmedzenia státia na vyznačených miestach sa označujú na zvislých značkách upravujúcich státie na konkrétnych parkovacích miestach.

2.13.7 Geometria parkovacích miest

2.13.7.1 Platnosť týchto ustanovení

Podľa ustanovení článkov 2.13.7 a 2.13.8 sa dimenzujú a vyznačujú parkovacie miesta na cestách (tzv. „pouličné parkovanie“).

Na iných premávkových plochách, napr. parkoviskách, v areáloch s kontrolovaným alebo regulovaným vjazdom, vo verejne nedostupných priestoroch a pod., je dimenzovanie parkovacích miest podľa ustanovení uvedených článkov dobrovoľné, vždy sa však musia použiť aspoň minimálne hodnoty podľa STN 73 6056: 1987.

¹²¹ Mnemotechnická pomôcka: pri pohľade na značku umiestnenú šikmo na os vozovky šípka v zmysle uvedeného ustanovenia smeruje tým smerom, ktorým značka platí, t. j. rovnako ako na značkách umiestnených pozdĺžne s osou vozovky.

¹²² [Z19] Príloha č. 3, časť II.5, bod 51

Vzhľadom na rozmery typizovaných vozidiel podľa 2.13.7.2 sú parkovacie miesta podľa týchto článkov mierne väčšie ako minimálne požadované rozmery podľa STN 73 6056: 1987, čo vyplýva zo zmien vo vozovom parku. Parkovacie miesta pre osobné vozidlá v pouličnom parkovaní sa zásadne nedimenzujú pre luxusné vozidlá (podskupina O2), ale pre typizované vozidlá celého vozového parku. Prípadné parkovacie miesta pre karavany sa dimenzujú ako miesta pre dodávky.

2.13.7.2 Typizované vozidlá

Parkovacie miesta sa navrhujú s ohľadom na potreby účastníkov cestnej premávky, pre ktorých sú určené. Preto sa pri ich dimenzovaní vychádza z rozmerov tzv. typizovaných vozidiel, nie z maximálnych prípustných rozmerov, pričom sa však zároveň musia dodržať minimálne hodnoty stanovené príslušnými technickými normami a technickými predpismi. Pre pohyb v oblúkoch (napr. zachádzanie do parkovacích miest) sa okrem rozmerov typizovaného vozidla berie do úvahy aj vonkajší polomer otáčania a previsy.

Parametre typizovaných vozidiel určuje tabuľka 9. Tieto hodnoty zodpovedajú približne 85. percentilu rozmerov vozidiel zastúpených vo vozovom parku a neberú do úvahy zriedka sa vyskytujúce vozidlá s maximálnymi rozmermi.

V prípade dimenzovania parkovacích miest pre špecifické vozidlá sa vychádza z konkrétnych parametrov týchto vozidiel.

Tabuľka 9: Parametre typizovaných vozidiel

Druh vozidla	Dĺžka	Rázvor	Predný previs	Zadný previs	Šírka (bez zrkadiel)	Výška	Vonkajší polomer otáčania
bicykel	1,90 ¹⁾				0,60	1,00 ²⁾	
moped	1,80				0,60	1,00 ²⁾	
motocykel	2,20				0,70	1,00 ²⁾	
osobné vozidlo	4,75	2,70	0,95	1,10	1,75	1,51	5,85
nákladné vozidlá:							
dodávka	6,90	3,95	0,97	1,98	2,15	2,70	7,35
malé (2-nápravové)	9,45	5,20	1,40	2,85	2,30	3,80	9,77
veľké (3-nápravové)	10,10	5,30 ³⁾	1,48	3,32	2,55	3,80	10,05
súprava s prívesom, z toho:	18,75						10,30
ťažné vozidlo	9,70	5,28 ³⁾	1,50	2,92	2,55	4,00	
príves	7,45	4,84	1,35 ⁴⁾	1,26	2,55	4,00	
súprava s návesom, z toho:	16,50						7,90
ťažbač	6,08	3,80	1,43	0,85	2,55	4,00	
náves	13,61	7,75 ³⁾	1,61	4,25	2,55	4,00	
autobusy:							
autobus 12 m	12,00	5,80	2,85	3,35	2,55	3,70 ⁵⁾	10,50
autobus 13,7 m	13,70	6,35	2,87	4,48	2,55	3,70 ⁵⁾	11,25
autobus 15 m	15,00	6,95	3,10	4,90	2,55	3,70 ⁵⁾	11,95
kĺbový autobus	18,00	6,0 + 6,0	2,65	3,35	2,55	2,95	11,80
¹⁾ dĺžka s prívesom 3,00 m ²⁾ výška s vodičom cca 2,00 m ³⁾ pri 3-nápravových vozidlách sa zadná dvojnáprava uvažuje v jej pozdĺžnej osi ⁴⁾ bez dĺžky oja ⁵⁾ pre linkové autobusy (regionálne, mestské) sa uvažuje 2,95 m; pre poschodové autobusy 4,00 m							

2.13.7.3 Určenie rozmerov

Rozmery parkovacích miest a šírky príľahlých premávkových priestorov závisia od rozmerov a jazdných charakteristík typizovaného vozidla (pozri 2.13.7.2), pre ktoré sa parkovacie miesta dimenzujú, od spôsobu (uhla) státia, od manévrovacích prirážok k rozmerom vozidla, od odstupov vozidla od pevných prekážok a iných vozidiel (zväčšených v prípade parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím) a pri šikmom a kolmom státi tiež od dostupného previsu.

V prípade parkovísk určených pre špecifické vozidlá sa namiesto rozmerov typizovaného vozidla berú do úvahy rozmery daných špecifických vozidiel.

Pre nižšie uvádzané rozmery platí:

1. celkové hodnoty rozmerov a vzdialeností sa smú z praktických dôvodov zaokrúhliť na 0,05 m alebo 0,10 m nahor alebo nadol; pri rozmerných vozidlách až na 0,50 m nahor alebo nadol,
2. uvádzané rozmery a vzdialenosti sú minimálne; s ohľadom na miestne podmienky ich možno primerane zväčšiť (ak je napríklad k dispozícii priestor určitej dĺžky a pri vyznačení parkovacích miest zostane nevyužitý priestor, ktorý už nepostačuje na vyznačenie ďalšieho boxu, možno to tento priestor rozdeliť medzi jednotlivé parkovacie miesta),
3. pre niektoré rozmery a vzdialenosti sú okrem základnej požiadavky stanovené aj znížené požiadavky pre prípady objektívnych priestorových obmedzení – takéto hodnoty sa smú použiť len v prípade, že by použitie základných hodnôt s ohľadom na rozmery dostupného priestoru znemožnilo vyznačiť parkovacie miesta resp. by znemožnilo vyznačiť minimálny požadovaný počet parkovacích miest vyplývajúci z iných predpisov; takéto hodnoty sa teda nesmú chápať ako základné, z ktorých sa pri návrhu parkovacích miest vychádza,
4. minimálne hodnoty stanovené na miesta pre osoby so zdravotným postihnutím sa za žiadnych okolností nesmú zmenšovať v zmysle predchádzajúceho bodu,
5. v parkovacích domoch, garážach, verejne neprístupných parkoviskách a pod. je použitie tejto špecifikácie dobrovoľné a v prípade jej použitia je možné použiť aj iné rozmery určené na základe inej vhodnej technickej špecifikácie.

Pri návrhu a vyznačovaní parkovacích miest sa musia brať do úvahy tiež potrebné priestory pre chodcov, zvislé dopravné značky a ich nosiče, stromy, blízke stavby a pod.

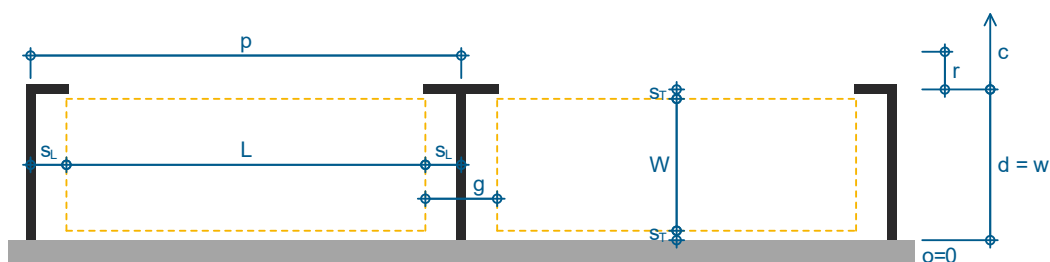
2.13.7.4 Parametre

V nasledujúcom sa uvádzajú parametre parkovacích miest:

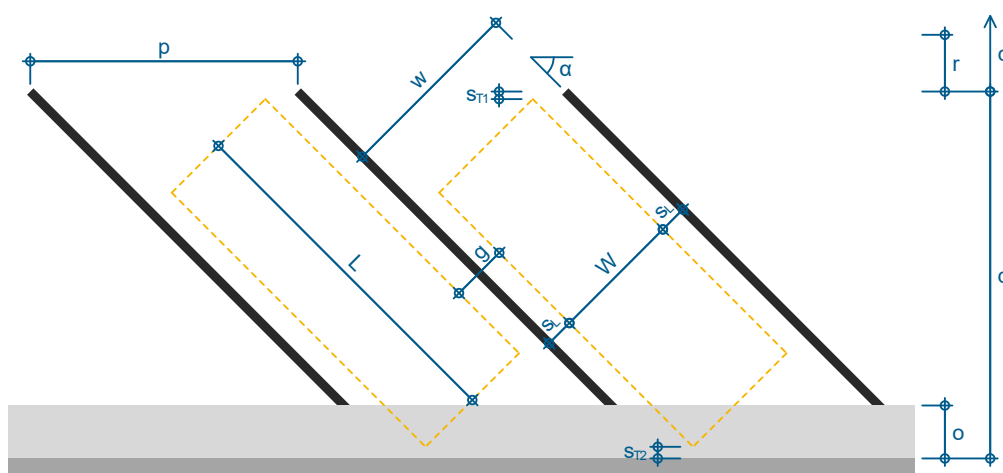
- α : uhol státia (angle),
- w: šírka parkovacieho miesta (width),
- d: hĺbka parkovacieho miesta (depth),
- p: rozpätie parkovacieho miesta / rozstup parkovacích miest (pitch):
- s: manévrovací prirážka k rozmerom vozidla (movement surcharge),
- g: odstup vozidla od pevnej prekážky alebo od iného vozidla (gap),
- c: šírka príľahlého premávkového priestoru (carriageway width),
- r: šírka bezpečnostného prúžku ((critical) reaction strip width),
- o: hĺbka previsu (overhang),
- W: šírka vozidla (vehicle width),
- L: dĺžka vozidla (vehicle length).

Význam týchto parametrov bližšie demonštrujú obrázok 24, obrázok 25 a obrázok 26.

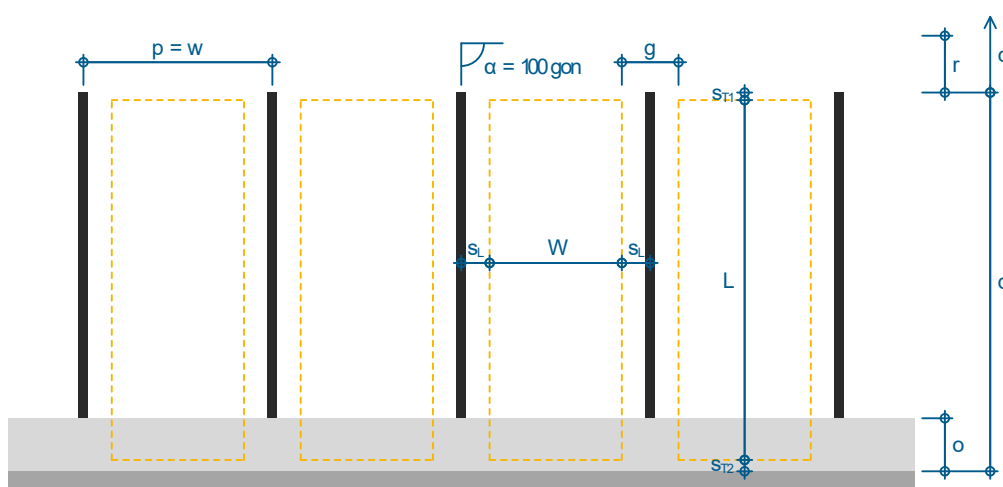
Pojem dĺžky parkovacieho miesta v zmysle jeho využiteľného rozmeru v pozdĺžnej osi zaparkovaného vozidla je zmysluplný iba pri pozdĺžnom státi, kedy zodpovedá rozpätiu a pri kolmom státi, kedy zodpovedá hĺbke. Pri šikmom státi dĺžka ako parameter technicky neexistuje, resp. ide iba o čisto virtuálnu veličinu. V nasledujúcich článkoch sa dĺžka explicitne neuvádza.



Obrázok 24: Parametre parkovacích miest – pozdĺžne státie



Obrázok 25: Parametre parkovacích miest – šikmé státie



Obrázok 26: Parametre parkovacích miest – kolmé státie

2.13.7.5 Manévrovacie prirážky k rozmerom vozidla

Manévrovací prirážka k rozmerom vozidla zohľadňuje priestor potrebný na manévrovanie: pri parkovaní. Požadované hodnoty sú:

- jednostopové vozidlá: $\geq 0,050$ m,
- osobné vozidlá a dodávky: $\geq 0,125$ m,
- nákladné vozidlá a autobusy: $\geq 0,225$ m po bokoch, $\geq 0,350$ m vpredu a vzadu.

Do úvahy sa berie pravouhlá obálka (dĺžka x šírka) vozidla; zaoblenie karosérie sa ignoruje. Vzdialenosti sa merajú v osi kolmej na zodpovedajúci okraj parkovacieho miesta; pri šikmom stáť sa vzdialenosti k vozovke a chodníku či inému príslušnému priestoru merajú v osi kolmej na os vozovky.

Pri šikmom a kolmom stáť osobných vozidiel a dodávok s previsom nad obrubníkom je manévrovací prirážka asymetrická: na strane obrubníka je $\geq 0,20$ m a na strane vozovky $\geq 0,05$ m.

2.13.7.6 Bočné odstupy

Dodržanie dostatočného vzájomného bočného odstupu vedľa seba zaparkovaných vozidiel a dostatočného bočného odstupu zaparkovaného vozidla od pevnej prekážky (napr. od steny) je kľúčové pre efektívne využívanie parkovacích miest.¹²³ Pri určení odstupu sa uvažuje s vozidlami zaparkovanými v strede parkovacieho miesta, okrem nižšie uvedených výnimiek.¹²⁴

Bočný odstup pre osobné vozidlá, dodávky a dvojkolesové vozidlá je $\geq 0,75$ m. Výnimky:

1. bočný odstup pre osobné vozidlá a dvojkolesové vozidlá sa smie výnimočne znížiť o $\leq 0,20$ m tam, kde je nízka obrátka parkujúcich vozidiel a účastníci cestnej premávky využívajúci tieto parkovacie miesta, sú v dominantnej mierne tí istí, na pravidelnej báze.¹²⁵
2. bočný odstup pre osobné vozidlá a dvojkolesové vozidlá sa tiež smie znížiť o $\leq 0,20$ m v prípade dočasnej miestnej úpravy cestnej premávky, keď sa vyznačujú náhradné parkovacie miesta za dočasne nedostupné parkovacie miesta, najmä v súvislosti s prácami na ceste,
3. v nasledujúcich prípadoch sa spravidla neuvažuje s nástupom a výstupom cestujúcich na strane spolujazdca; požadovaný bočný odstup od pevnej prekážky (nie od iného vozidla) na tejto strane je v takom prípade $\geq 0,375$ m:
 - a) parkovacie miesta s pevnou prekážkou po oboch bočných stranách vozidla,
 - b) pri pozdĺžnom státí s pevnou prekážkou po pravej strane vozidla,
4. V prípade parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím spočívajúcim v znížení mobility, musí byť bočný odstup aspoň na jednej strane $\geq 1,75$ m, pričom táto hodnota sa nesmie znížiť, a to ani v prípade dočasnej miestnej úpravy cestnej premávky. Priestor o šírke 1,00 m tvoriaci rozdiel oproti základnému bočnému odstupu ($\geq 0,75$ m) sa nazýva manipulačný priestor

Požadovaný bočný odstup pre nákladné vozidlá a autobusy je $\geq 0,95$ m. Pri objektívnych priestorových obmedzeniach sa smie výnimočne znížiť na $\geq 0,75$ m. Na strane, na ktorej sa neuvažuje nástup a výstup, je požadovaný bočný odstup od pevnej prekážky (nie od iného vozidla) $\geq 0,45$ m,

Ak parkovacie miesto slúži na nakládku a vykládku tovaru, musí sa bočný odstup za týmto účelom primerane zväčšiť. Ak miesto pre autobusy slúži aj na nástup a výstup cestujúcich, odporúča sa na strane nástupu a výstupu bočný odstup 1,50 – 2,00 m; požadované minimum je $\geq 0,95$ m.

2.13.7.7 Pozdĺžne odstupy

Dodržanie dostatočného vzájomného pozdĺžneho odstupu za sebou zaparkovaných vozidiel a dostatočného pozdĺžneho odstupu zaparkovaného vozidla od pevnej prekážky (napr. od steny) je kľúčové pre efektívne využívanie parkovacích miest pri pozdĺžnom státí.¹²⁶

Pozdĺžny odstup osobného vozidla od pred ním a za ním stojacich vozidiel alebo od pevnej prekážky $\geq 0,95$ m. Pre dodávky platí pozdĺžny odstup $\geq 1,10$ m. Tieto hodnoty platia pri predpoklade, že do parkovacieho miesta je možné cúvať. Ak s ohľadom na premávku na danom mieste alebo iné okolnosti je cúvanie do parkovacieho miesta problematické alebo vylúčené, platí pre osobné vozidlá odstup $\geq 1,95$ m a pre dodávky $\geq 2,10$ m.

Potrebný pozdĺžny odstup pre nákladné vozidlá a autobusy vyplýva z 2.13.8.3. Pre manévrovanie nákladných vozidiel a autobusov z/do parkovacích miest s pozdĺžnym státím bez cúvania je zároveň potrebný previs nad obrubníkom.

¹²³ Pri nižších bočných odstupoch je sťažené manévrovanie, nástup a výstup cestujúcich, čo na jednan znamená diskomfort pre účastníkov cestnej premávky, jednak predlžuje dobu parkovania s potenciálnom obmedzovať ďalších účastníkov. Najväčším dôsledkom však je rast počtu neobsadených parkovacích miest, nakoľko reálne vodiči málokedy parkujú presne v strede parkovacieho boxu a skutočne dostupný priestor na otvorenie dverí vo vedľajšom boxe tak môže byť nedostatočný. Faktický výsledok menšieho bočného odstupu ako sa požaduje (t.j. zúženia parkovacích miest) vedie k nižšej reálnej kapacite parkoviska ako pri dodržaní požadovaného bočného odstupu, kedy síce môže byť celkový počet parkovacích miest nižší, avšak k situácii, že je niektoré miesto prakticky neobsaditeľné, dochádza k zásadne menšej miere.

¹²⁴ Reálne odstupy samozrejme môžu byť odlišné v závislosti od skutočnej polohy vozidla v rámci parkovacieho miesta. Tu uvádzané hodnoty však s toleranciami voči skutočnej polohe počítajú.

¹²⁵ V praxi ide najmä parkovacie miesta s obmedzením, napr. pre zamestnancov určitého podniku a pod. Na takýchto miestach parkujú stále tí istí účastníci a parkovacie miesto je počas dňa spravidla obsadené len jedným vozidlom.

¹²⁶ Analogicky ako pri nedostatočných bočných odstupoch, aj nedostatočné pozdĺžne odstupy vedú pri pozdĺžnom státí k obmedzovaniu iných účastníkov cestnej premávky a k nedostatočnému využívaniu parkovacích miest, keď nezanedbateľná časť parkovacích miest zostane neobsadená.

2.13.7.8 Spôsob státia a uhol státia α

Uhol státia α sa určí v závislosti na miestnych podmienkach. Spravidla sa volí jednotný uhol státia, možno však použiť aj vhodnú kombináciu viacerých uhlov za účelom optimálneho využitia dostupného priestoru.

V prípade šikmého státia osobných vozidiel a dodávok sa používajú uhly $\alpha \geq 50$ gon. Pri menších uhloch vzniká príliš veľké množstvo nevyužitého priestoru a stráca sa výhoda nízkeho rozpätia (pri uhle < 29 gon je rozpätie dokonca vyššie ako pri pozdĺžnom státi), rovnako sa stráca aj možnosť využitia previsu nad obrubníkom. Výnimočne sa smie uhol státia α s ohľadom na miestne podmienky znížiť na ≥ 40 gon.

Pre nákladné vozidlá a autobusy sa používa uhol $\alpha \approx 50$ gon, tento možno znížiť na ≥ 35 gon. Vzhľadom na vysoké nároky na príľahlý premávkový priestor sa neodporúčajú uhly > 60 gon.

2.13.7.9 Šírka príľahlého premávkového priestoru

Príľahlý premávkový priestor musí byť dostatočne široký na manévrovanie vozidiel pri vchádzaní a vychádzaní do/z parkovacích miest. Potrebná šírka tohto priestoru závisí od uhla státia α , šírky parkovacieho miesta a druhu vozidla (najmä jeho dĺžky a vonkajšieho polomeru otáčania).

Požadovaná šírka príľahlého premávkového priestoru pri pozdĺžnom státi pre osobné vozidlá a dodávky je $\geq 3,50$ m; v prípade parkovacích miest, do ktorých sa neuvažuje cúvanie a majú zodpovedajúcu dĺžku v zmysle 2.13.7.7, postačuje šírka príľahlého priestoru $\geq 3,25$ m. V upokojených premávkových priestoroch s výnimkou hromadných parkovísk je za predpokladu s veľmi nízkych intenzít cestnej premávky a pri objektívnych priestorových obmedzeniach prípustná šírka príľahlého premávkového priestoru $\geq 3,00$ m.¹²⁷

Požadované šírky príľahlého premávkového priestoru pri šikmom a kolmom státi pre osobné vozidlá určuje tabuľka 10. Pre dodávky sa tieto hodnoty násobia koeficientom 1,2.

Tabuľka 10: Šírka príľahlého premávkového priestoru pri priečnom státi osobných vozidiel

Uhol státia α (gon)	≤ 50	51 – 60	61 – 70	71- 80	81 – 90	91 – 100
šírka príľahlého premávkového priestoru c (m)	3,00	3,50	4,00	4,50	5,25	6,00 4,50 [†]
† v prípade, že je prípustné cúvanie do parkovacích miest (pozri nižšie)						

Parkovacie miesta s kolmým státím so šírkou príľahlého premávkového priestoru dimenzovanou na vjazd cúvaním sa smú vyznačovať len v iných upokojených premávkových priestoroch a na cestách s prevažne obslužnou dopravnou funkciou. Na ostatných cestách sa šírka príľahlého premávkového priestoru dimenzuje na priamy vjazd bez cúvania.

Ak sa vyznačujú parkovacie miesta po oboch stranách obojsmernej vozovky, musí byť požadovaná šírka príľahlého premávkového priestoru k dispozícii pre oba smery premávky zvlášť, pričom sa táto šírka počíta od osi stredovej čiary. To neplatí v upokojených premávkových priestoroch a na cestách s prevažne obslužnou dopravnou funkciou – v týchto prípadoch sa uvažuje celá dostupná šírka ako zdieľaná pre parkovacie miesta na oboch stranách.

Šírka príľahlého premávkového priestoru s obojsmernou premávkou musí byť $\geq 4,50$ m v prípadoch, kde tabuľka 10 uvádza nižšie hodnoty. Na hromadných parkoviskách pre osobné vozidlá sa však zároveň neodporúča šírka uličky $> 6,0$ m, aby sa predišlo nežiaducemu zastavovaniu a státiu vozidiel priamo v uličke.¹²⁸

Ak sú parkovacie miesta výnimočne umiestnené tak, že sa na ne prechádza cez chodník, tvorí šírka tohto chodníka súčasť požadovanej šírky príľahlého premávkového priestoru za predpokladu, že je daný chodník stavebne prispôbený (napr. skoseným obrubníkom v dostatočnej dĺžke pred a za parkovacími miestami).

V prípade nákladných vozidiel a autobusov sa uvažuje jednosmerná premávka v príľahlom premávkovom priestore. Požadovanú minimálnu šírku príľahlého premávkového priestoru pri pozdĺžnom státi a pri šikmom státi s uhlom $35 \text{ gon} \leq \alpha \leq 60 \text{ gon}$ určuje tabuľka 11.

¹²⁷ Pri takejto šírke príľahlého premávkového priestoru už nie je možné s väčšinou osobných vozidiel zísť do parkovacieho miesta na jeden raz, čo má vplyv na ostatné vozidlá. Pri veľmi nízkych intenzitách cestnej premávky to však nepredstavuje problém, na hromadných parkoviskách je to však nežiaduce.

¹²⁸ Takéto zastavenie a státie je síce v rozpore s pravidlami cestnej premávky, výskumy však ukazujú, že v prípade príliš širokých uličiek významne narastá riziko takéhoto správania niektorých vodičov.

Tabuľka 11: Šírka príslušného premávkového priestoru pre nákladné vozidlá a autobusy (m)

Dĺžka vozidla	Pozdĺžne státie	Šikmé státie	
		35 gon $\leq \alpha \leq$ 50 gon	50 gon $< \alpha \leq$ 60 gon
≤ 12 m	6,50	5,75	6,25
> 12 m	6,50	6,50	7,00

Pre nákladné vozidlá a autobusy sa neodporúča šikmé státie s uhlom $\alpha < 30$ gon alebo $\alpha > 60$ gon. Ak sa majú vyznačiť takéto parkovacie miesta, vypočíta sa šírka príslušného premávkového priestoru individuálne na základe prejazdových kriviek, pričom je potrebné uvažovať s bočnou toleranciou $\geq 0,50$ m.

Pre nákladné vozidlá sa neodporúča kolmé státie. Pre autobusy môže byť kolmé státie vhodné, napr. na autobusových staniciach. Uvažuje sa pritom rozdielna šírka príslušného premávkového priestoru na strane vjazdu a na strane výjazdu; požadované minimálne hodnoty uvádza tabuľka 12.

Tabuľka 12: Šírka príslušného premávkového priestoru pre nákladné vozidlá a autobusy (m)

Druh autobusu	Na vjazde	Na výjazde
autobus dĺžky 12 m	12,30	10,00
autobus dĺžky 15 m a kĺbový autobus	20,20	13,00

2.13.7.10 Šírka bezpečnostného prúžku

Bezpečnostný prúžok umožňuje bezpečné vychádzanie z parkovacích miest a poskytuje vyššiu mieru bezpečnosti osobám pohybujúcim sa pri zaparkovaných vozidlách, napr. pri prístupe do batožinového priestoru. Okrem toho umožňuje lepšie rozoznanie voľných parkovacích miest za jazdy.

Požadovaná šírka bezpečnostného prúžku medzi parkovacími miestami a príslušným premávkovým priestorom je:

- 0,50 – 1,00 m pri pozdĺžnom státi,
- 0,75 – 1,25 m pri šikmom a kolmom státi.

V upokojených premávkových priestoroch sa bezpečnostný prúžok smie vynechať. To však neplatí, ak popri parkovacích miestach vedie cyklistická infraštruktúra.

Dodržanie nielen minimálnej, ale aj maximálnej šírky bezpečnostného prúžku je dôležité, aby sa predišlo nežiaducemu zastaveniu a státiu vozidiel na tomto prúžku.

Šírka bezpečnostného prúžku sa započítava do šírky príslušného premávkového priestoru podľa 2.13.7.9. Ak sú parkovacie miesta výnimočne umiestnené tak, že sa na ne prechádza cez chodník, bezpečnostný prúžok sa musí vytvoriť medzi chodníkom a parkovacím miestom, a to aj v upokojených premávkových priestoroch.

Bezpečnostný prúžok sa vodorovným značením zvlášť nevyznačuje, odporúča sa však vizuálne / materiálové zhotovenie povrchu odlišné od zostatku šírky vozovky.¹²⁹ Výnimky:

- ak v dôsledku kombinácie širokého jazdného pruhu a širokého bezpečnostného prúžku, ktorý nie je od vozovky vizuálne odlíšený iným vizuálnym / materiálovým zhotovením vzniká vizuálne extrémne široký pruh, vyznačí sa okraj vozovky (jazdného pruhu) tenkou prerušovanou čiarou,
- ak však popri parkovacích miestach vedie cyklistický pruh alebo ochranný pruh pre cyklistov, vždy sa vyznačí okraj cyklistického pruhu resp. vozovky.

Ak sa medzi skupinami parkovacích miest nachádzajú iné plochy, napr. zeleň alebo (pol)ostrovčeky, tieto majú zasahovať až do bezpečnostného prúžku a prerušovať ho.

¹²⁹ Ideálne je, ak má povrch parkovacích miest aj bezpečnostného prúžku jedno vizuálne / materiálové zhotovenie, ktoré je odlišné od zhotovenia povrchu samotnej vozovky. (pojem „vozovka“ v zmysle pravidiel cestnej premávky).

2.13.7.11 Určenie šírky parkovacieho miesta

Šírka parkovacieho miesta sa určí tak, že sa k šírke typizovaného vozidla pripočíta po oboch bočných stranách najvyššia z nasledujúcich hodnôt na danej strane:

1. bočná manévrovací prirážka,
2. bočný odstup od pevnej prekážky, ak sa na tejto strane nachádza pevná prekážka,
3. pomerná časť bočného odstupu od iného vozidla, ak sa na tejto strane nachádza parkovacie miesto.¹³⁰

Bočný odstup od vozidla sa spravidla rozdeľuje rovnomerne medzi obe susedné parkovacie miesta. V prípade parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím spočívajúcim v znížení mobility sa bočný odstup rozdeľuje asymetricky tak, že sa šírka manipulačného priestoru (1,00 m) prideluje miestu pre osoby so zdravotným postihnutím (rozdelenie tak je spravidla 1,375 + 0,375 m). Asymetrické rozdelenie je prípustné aj v iných odôvodnených prípadoch, celkový bočný odstup medzi vozidlami sa však musí dodržať.

2.13.7.12 Určenia rozpätia parkovacieho miesta

Rozpätie parkovacieho miesta s pozdĺžnym státím sa určí analogicky ako šírka (pozri 2.13.7.11), pričom namiesto šírky vozidla sa berie do úvahy jeho dĺžka a namiesto bočných manévrovacích prirážok a odstupov sa berú do úvahy pozdĺžne manévrovací prirážky a odstupy.

Rozpätie parkovacieho miesta so šikmým a kolmým státím sa určí zo vzťahu:

$$p = \frac{w}{\sin \alpha}$$

kde:

- p je výsledné rozpätie,
- w je šírka parkovacieho miesta zistená podľa 2.13.7.11,
- α je uhol státi.

2.13.7.13 Určenie hĺbky parkovacieho miesta

Hĺbka parkovacieho miesta s pozdĺžnym státím zodpovedá jeho šírke zistenej podľa 2.14.7.1. Hĺbka parkovacích miest so šikmým a kolmým státím sa určí zo vzťahu:

$$d = s_1 + s_2 + L \sin \alpha + W \cos \alpha$$

kde:

- d je výsledná hĺbka,
- L je dĺžka typizovaného vozidla, pre ktoré je parkovacie miesto určené,
- W je šírka typizovaného vozidla, pre ktoré je parkovacie miesto určené,
- s_1 a s_2 sú manévrovací prirážky na vnútornej a vonkajšej strane parkovacieho miesta,
- w je šírka parkovacieho miesta zistená podľa 2.14.7.1,
- α je uhol státi.

V prípade dvojitého šikmého a kolmého státi (vozidlá proti sebe) sa hĺbka určí spoločne pre celé dvojité státi zo vzťahu, pričom manévrovací prirážka medzi dvojicou vozidiel sa v takomto prípade meria v pozdĺžnej osi zaparkovaných vozidiel:

$$d_2 = 2(s_1 + (L + s_2) \sin \alpha) + W \cos \alpha$$

2.13.7.14 Previs pri šikmom a kolmom státí

Obrubník slúži ako „zarážka“ pri šikmom a kolmom státí. Ak sa na vonkajšej strane parkovacieho miesta nachádza plocha oddelená obrubníkom alebo obdobným spôsobom (napr. prahom), ktorú je možné využiť pri parkovaní previsom prednej alebo zadnej časti vozidla, smie sa pri vyznačovaní parkovacích miest odpočítavať šírka previsu od hĺbky parkovacieho miesta. Maximálna prípustná výška obrubníka alebo obdobeňného zariadenia je 120 mm; v prípade väčšej výšky sa nesmie odpočítavať šírka previsu.

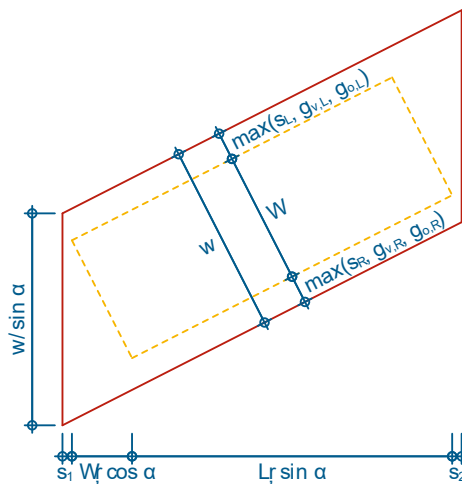
¹³⁰ To sa obvykle týka len parkovacích miest so šikmým alebo kolmým státím. V niektorých atypických konfiguráciách sa však môže nachádzať parkovacie miesto aj vedľa parkovacieho miesta s pozdĺžnym státím.

Šírka previsového prúžku je 0,70 m; to zahŕňa aj manévrovaciu prirážku 0,20 m podľa 2.13.7.5. Ak sa však výnimočne použije uhol státi v rozsahu $40 \text{ gon} \leq \alpha < 50 \text{ gon}$ podľa 2.13.7.8, je šírka previsového prúžku 0,50 m vrátane prirážky. V ostatných prípadoch sa s previsovým prúžkom neuvažuje..

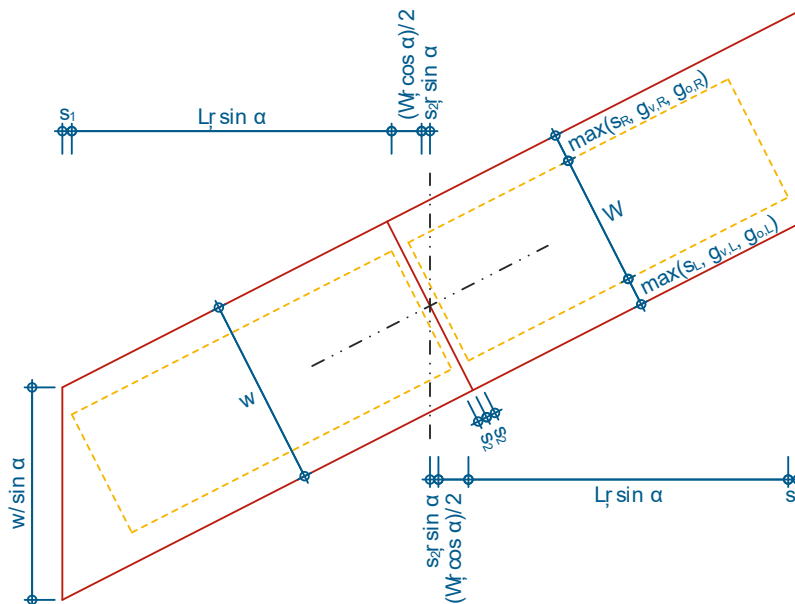
Povrch previsového prúžku má byť pokiaľ možno vizuálne / materiálovo zhotovený odlišne od nadväzujúceho premávkového priestoru, napr. chodníka.

Do úvahy sa musí brať vplyv previsu na iných účastníkov cestnej premávky, najmä chodcov, ak ide o previs nad chodníkom. Nepredpisuje sa konkrétna minimálna zostávajúca šírka chodníka – táto je závislá od intenzity a druhu a intenzity pešej premávky na ňom – pozri tiež analogické ustanovenia k parkovaniu na chodníku v 2.13.4. Previsový prúžok tiež nesmie zasahovať do prípadnej cestičky pre cyklistov a nesmú sa v ňom nachádzať pevné prekážky.

Ak je vzhľadom na tieto obmedzenia potrebné znížiť fyzickú šírku previsového prúžku, príp. úplne zamedziť previsu, umiestni sa do parkovacieho miesta vhodná bariéra, napr. prah alebo obruba a šírka previsového prúžku sa počíta od tejto bariéry; výška takejto bariéry je 80 – 120 mm.



Obrázok 27 Hĺbka a rozpätie parkovacieho miesta pri šikmom a kolmom státi



Obrázok 28: Hĺbka a rozpätie dvojitého parkovacieho miesta pri šikmom a kolmom státi

2.13.8 Rozmery parkovacích miest pre niektoré druhy vozidiel

2.13.8.1 Spoločné ustanovenia

Rozmery v tomto článku sú odvodené z ustanovení 2.13.7 a sú už zodpovedajúco zaokrúhlené na 0,05 m. Na platnosť týchto rozmerov sa rovnako vzťahujú ustanovenia 2.13.7.1.

2.13.8.2 Parkovacie miesta pre osobné vozidlá

Rozmery parkovacích miest pre osobné vozidlá pri pozdĺžnom státí sú:

- rozpätie (dĺžka):
 - základné: 5,70 m,
 - ak sa do boxov zachádza bez cúvania: 6,70 m,
- hĺbka (šírka):
 - základná: 2,00 m,
 - pevná prekážka na strane spolujazdca: 2,25 m, ¹³¹
 - pevná prekážka na strane vodiča: 2,65 m. ¹³²

Pri parkovacích miestach so šikmým a kolmým státím sa rozpätie a hĺbka odvodzujú zo šírky parkovacieho miesta, ktorá je nasledovná:

- základná: 2,50 m,
- prekážka po jednej alebo oboch stranách vozidla: 2,90 m. ¹³³

V prípade pevných prekážok po stranách vozidla sa od uvedenej hodnoty odpočíta vzdialenosť tejto prekážky od okraja parkovacieho miesta.¹³⁴ Prekážky vzdialené $\geq 0,375$ m od vyznačeného okraja parkovacieho miesta nemajú vplyv na vyznačenú šírku parkovacieho miesta.

Pevné prekážky v rohoch parkovacieho miesta, ktoré zasahujú do parkovacieho miesta v priečnom smere voči vozidlu $\leq 0,20$ m a súčasne v pozdĺžnom smere voči vozidlu $\leq 0,60$ m, neovplyvňujú manévrovacie možnosti ani nástup a výstup cestujúcich a neberú sa do úvahy za predpokladu, že sa nachádzajú len na jednej bočnej strane parkovacieho miesta (pozri obrázok 29).

Hĺbka a rozpätie parkovacích miest so šikmým a kolmým státím sa určí podľa ustanovení 2.13.7.12 až 2.13.7.14. Hodnoty pre vybrané uhly státia a šírky parkovacieho miesta uvádza tabuľka 13. Hĺbky dvojítych státí uvádza tabuľka 14.

Tabuľka 13: Hĺbky a rozpätia parkovacích miest pre osobné vozidlá, pre typické uhly a šírky (m)

α (gon)	d	o_{\max}	d - o_{\max}	p			
				w = 2,50	w = 2,90	w = 3,25	w = 3,50
40 [†]	4,45	0,50	3,95	4,25	4,95	5,55	5,95
50	4,85	0,70	4,15	3,55	4,10	4,60	4,95
60	5,15	0,70	4,45	3,10	3,60	4,05	4,35
70	5,30	0,70	4,60	2,80	3,25	3,65	3,95
80	5,35	0,70	4,65	2,65	3,05	3,45	3,70
90	5,25	0,70	4,55	2,55	2,95	3,30	3,55
100	5,00	0,70	4,30	2,50	2,90	3,25	3,50

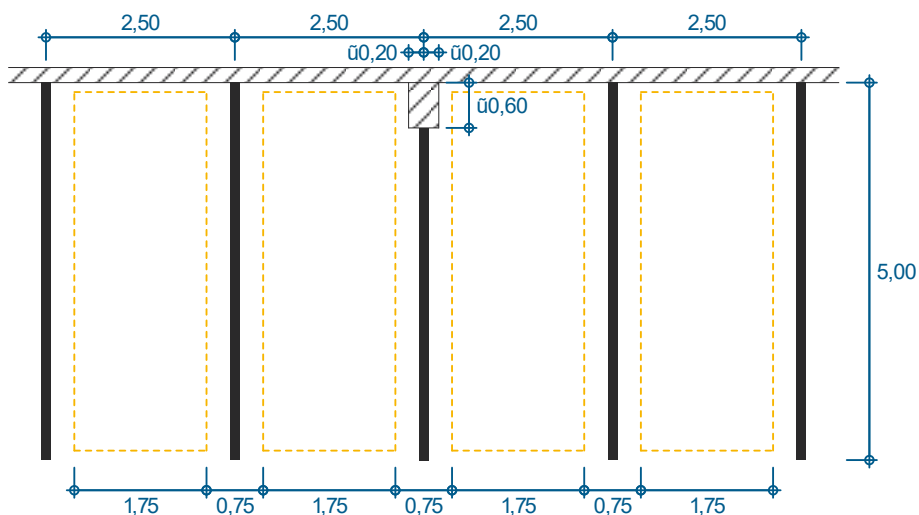
[†] Prípustnosť uhlov státia $\alpha < 50$ gon pozri v 2.13.7.8.

¹³¹ Neuvažuje sa nástup a výstup na strane spolujazdca. Ak sa požaduje, je potrebná šírka 2,65 m (nezaokrúhlene 2,625 m).

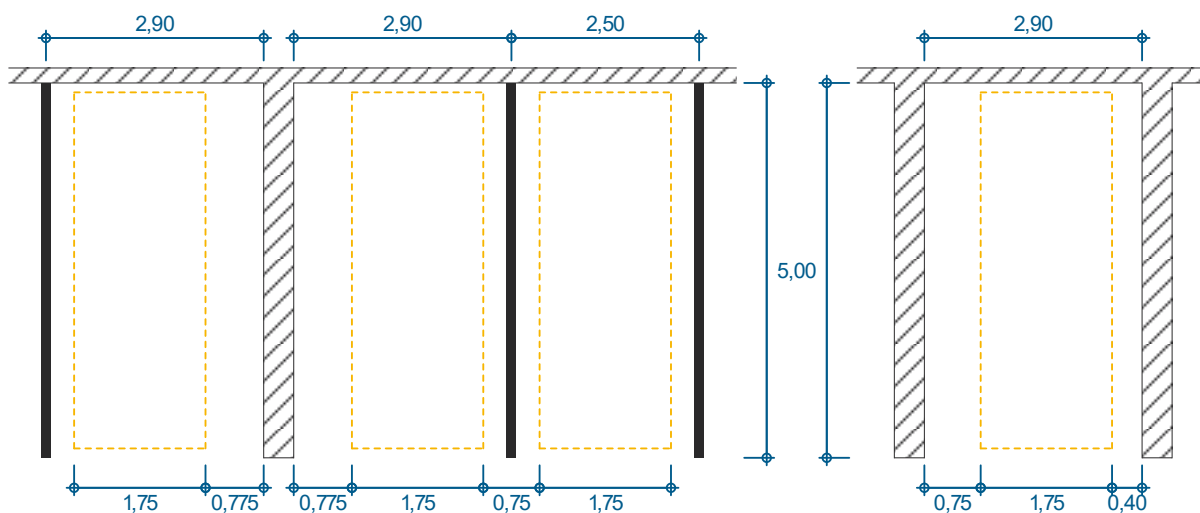
¹³² Ide o veľmi nezvyklú situáciu, ale môže nastať pri parkovaní na ľavej strane. Nezaokrúhlená hodnota je 2,625 m.

¹³³ Nezaokrúhlená hodnota je 2,875 m. V prípade prekážky po oboch stranách sa neuvažuje nástup a výstup na strane spolujazdca. Ak sa požaduje, je potrebná šírka 3,25 m.

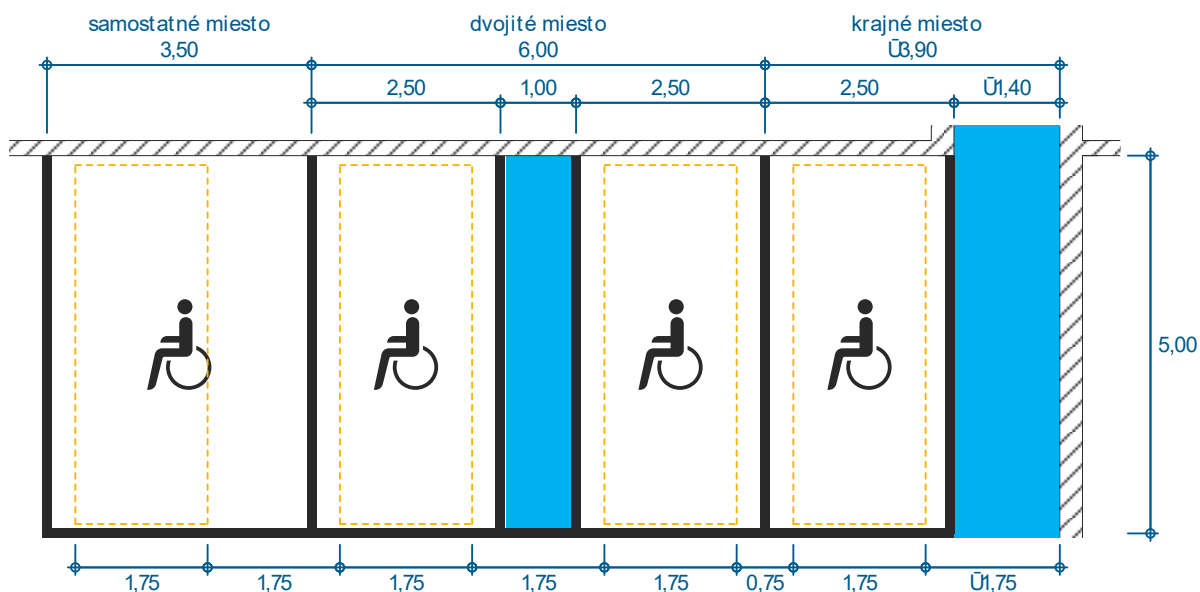
¹³⁴ Ak sa teda napr. pri kolmom státí sa pevná prekážka nachádza vo vzdialenosti 0,25 m od okraja parkovacieho miesta, postačuje šírka parkovacieho miesta $2,90 - 0,25 = 2,65$ m.



Obrázok 29: Parkovanie osobných vozidiel – bez pevných prekážok



Obrázok 30: Parkovanie osobných vozidiel – s pevnými prekážkami



Obrázok 31: Parkovanie miesta pre osoby so zdravotným postihnutím – varianty

Tabuľka 14: Hĺbka dvojitych parkovacích miest pre osobné vozidlá, pre typické uhly

α (gon)	40 [†]	50	60	70	80	90	100
d_2 (m)	7,40	8,40	9,15	9,75	10,05	10,15	10,00
† Prípustnosť uhlov státia $\alpha < 50$ gon pozri v 2.13.7.8.							

Na parkovacích miestach pre osoby so zdravotným postihnutím spočívajúcim v znížení mobility sa podľa 2.13.7.6 požaduje bočný odstup $\geq 1,75$ m namiesto $\geq 0,75$ m. Rozdiel 1,0 m tvoriaci manipulačný priestor možno riešiť tromi spôsobmi (pozri obrázok 31):

1. samostatné miesto:

šírka parkovacieho miesta 3,50 m (resp. 3,90 m pri pevnej prekážke),

2. dvojité miesto:

dvojica miest so štandardnou šírkou (2,50 m resp. 2,90 m pri pevnej prekážke) a spoločným manipulačným priestorom šírky 1,0 m,

3. krajné miesto:

na bočný odstup sa využije priľahlý spevnený priestor (napr. chodník, vyznačený koridor pre chodcov a pod.); šírka takéhoto priestoru je $\geq 1,40$ m.

Spoločný manipulačný priestor pre dve miesta pre osoby so zdravotným postihnutím možno vyznačiť len ak sú splnené obe nasledujúce podmienky:

- ide o kolmé státie ($\alpha = 100$ gon),¹³⁵
- šírka priľahlého premávkového priestoru je dimenzovaná na zachádzanie vozidiel do boxov bez cúvania (6,00 m pre osobné vozidlá – pozri 2.13.7.9).

Spoločný manipulačný priestor dve miesta pre osoby so zdravotným postihnutím sa pri vyznačovaní parkovacích miest vyznačuje Z 620 Vyšrafovaný priestor alebo sa podfarbuje modrou farbou. Podfarbiť možno tiež priestor priľahlý ku krajnému parkovaciemu miestu alebo iný priestor pre chodcov na parkoviskách v blízkosti parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím, ktorý je prispôbený pre osoby so zdravotným postihnutím spočívajúcim v znížení mobility.

2.13.8.3 Parkovacie miesta pre nákladné vozidlá a autobusy

Rozmery parkovacích miest pre nákladné vozidlá a autobusy pri pozdĺžnom státi sú:

- rozpätie (dĺžka):
 - nákladné vozidlá, cúvanie do boxu: 1,3 L ,
 - jazdné súpravy, cúvanie do boxu: 1,2 L ,
 - autobusy, cúvanie do boxu: $L + 3,00$ m,
 - ak sa do boxov zachádza bez cúvania: 1,6 L ,
- hĺbka (šírka):
 - základná: 3,00 m,
 - pevná prekážka na jednej strane vozidla: 3,50 m.

L je dĺžka uvažovaného vozidla. Výsledné hodnoty sa spravidla zaokrúhľujú na 0,50 m.

Pri parkovacích miestach so šikmým a kolmým státi sa rozpätie a hĺbka odvodzujú zo šírky parkovacieho miesta, ktorá je nasledovná:

- základná: 3,50 m,
- prekážka po jednej alebo oboch stranách vozidla: 4,00 m.

V prípade pevných prekážok po stranách vozidla sa od uvedenej hodnoty odpočíta vzdialenosť tejto prekážky od okraja parkovacieho miesta. Prekážky vzdialené $\geq 0,50$ m od vyznačeného okraja parkovacieho miesta nemajú vplyv na vyznačenú šírku parkovacieho miesta.

V prípade potreby nakládky a vykládky tovaru resp. nástupu a výstupu cestujúcich z priestoru medzi zaparkovanými vozidlami sa musí parkovacie miesto rozšíriť (spravidla na 4,00 m – 4,50 m).

¹³⁵ Podstata spoločného manipulačného priestoru spočíva v tom, že jedno z dvojice vozidiel do boxu zachádza predom a druhé z dvojice vozidiel do boxu cúva. To je rozumne možné dosiahnuť iba pri kolmom státi.

Hĺbka a rozpätie parkovacích miest so šikmým a kolmým státím sa určí podľa ustanovení 2.13.7.12 až 2.13.7.14. Hodnoty pre vybrané uhly státia, dĺžky vozidiel a základné šírky parkovacích miest uvádza tabuľka 15.

Tabuľka 15: Hĺbky a rozpätia parkovacích miest pre nákladné vozidlá a autobusy (m)

α (gon)	d				p		
	L = 12,00	L = 15,00	L = 18,75	L = 22,00	w = 3,50	w = 4,00	w = 4,50
35	9,10	10,70	12,65	14,35	6,70	7,65	8,60
40	9,80	11,55	13,75	15,65	5,95	6,80	7,65
50	11,00	13,10	15,75	18,00	4,95	5,65	6,35
60	11,90	14,30	17,35	20,00	4,35	4,95	5,55

2.13.8.4 Parkovacie miesta pre osobné vozidlá s príviesom

Na odpočívadlách na diaľkových cestných ťahoch je potrebné zabezpečiť aj parkovanie pre osobné vozidlá s príviesom. Pre tieto jazdné súpravy sa platia parametre ako pre nákladné vozidlá a autobusy s dĺžkou do 12 m; malá časť súprav môže dosahovať dĺžku až do 15 m.

Vzhľadom na to sa osobitné parkovacie miesta pre osobné vozidlá s príviesom spravidla nezriaďujú a na odpočívadlách sa na tento účel určujú parkovacie miesta pre nákladné vozidlá.

2.13.8.5 Parkovacie pruhy pre osobné vozidlá

Pri dimenzovaní sa počíta so šírkou parkovacích miest pre pozdĺžne státie a s dĺžkou cca 5,2 m na jedno vozidlo. Ak s ohľadom na mieste pomery nie je možné do boxov cúvať, počíta sa s dĺžkou 6,2 m na jedno vozidlo.

2.14 Premenné dopravné značky

2.14.1 Účel použitia PDZ

Premennými dopravnými značkami sa dávajú výstrahy, ustanovujú regulácie a podávajú informácie krátkodobého charakteru. Ak má výstraha, regulácia alebo informácia dlhodobý charakter,¹³⁶ musí sa použiť nepremenná značka s výnimkou návestidiel zobrazujúcich spojitú („mechanickú“) PDZ, na ktorých môže zvolená základná poloha slúžiť na zobrazenie regulácie alebo informácie (nie však výstrahy) dlhodobého, resp. prevažujúceho charakteru a ostatné polohy na zobrazenie odchyľnej regulácie alebo informácie krátkodobého charakteru.¹³⁷

Návestidlá nespojitých („svetelných“) PDZ musia byť v základnom stave za bežných prevádzkových okolností vypnuté. Tieto návestidlá smú zobrazovať len výstrahy, regulácie alebo informácie krátkodobého charakteru zodpovedajúce aktuálnym prevádzkovým okolnostiam;¹³⁸ To neplatí pre PDZ určené na podávanie informácií o statickej premávke, na podávanie navigačných informácií a na podávanie informácií o plánovaných uzávierkach.

V niektorých systémoch dynamického riadenia najvyššej dovolenej rýchlosti sa nikdy nesmie ustanoviť rýchlosť vyššia ako určitá vopred stanovená hranica, ktorá je však nižšia ako najvyššia dovolená rýchlosť stanovená v [Z5] – táto situácia nastáva najmä v diaľničných tuneloch. V týchto prípadoch možno postupovať dvoma spôsobmi:

1. použiť samostatné spojitú návestidlá na ustanovenie základného limitu a samostatné nespojitú návestidlá na ustanovenie limitu vyplývajúceho z prevádzkových okolností (hoci aj zhodného so základným limitom),
2. používať tie isté (spravidla nespojitú) návestidlá na oba účely, avšak zobrazovať základný limit odlišným spôsobom od limitu vyplývajúceho z prevádzkových okolností, napr. pri zobrazovaní základného limitu zobraziť zároveň dodatkovú tabuľku Z 502 Dĺžka úseku.

¹³⁶ Napr. výstraha pred zákrutou, trvalé obmedzenie najvyššej dovolenej rýchlosti atď.

¹³⁷ Typické použitie sú napr. premenné smerové značky alebo PDZ na ustanovenie základného rýchlostného obmedzenia v úseku líniového riadenia cestnej premávky.

¹³⁸ Napr. výstraha pred kolónou, obmedzenie najvyššej dovolenej rýchlosti v dôsledku aktuálneho stavu premávky, informácia o odporúčanej alternatívnej trase a pod.

2.14.2 Požiadavky na určenie použitia a spôsob riadenia

Používanie premenných dopravných značiek musí byť vopred jednoznačne určené s ohľadom na definované prevádzkové okolnosti (stav premávky, počasia, uzávierky atď.). Ad-hoc rozhodovanie ľubovoľných osôb o okamžitom nastavení PDZ je neprípustné a nespĺňa zákonné požiadavky;¹³⁹ výnimkou z tohto pravidla sú len dočasné PDZ.¹⁴⁰

Riadenie trvalých premenných dopravných značiek musí byť v maximálnej možnej miere automatizované, pričom riadiaci systém musí PDZ riadiť podľa vopred stanovených algoritmov a pravidiel.

¹³⁹ [Z5] § 61 ods. 2 (návestidlá PDZ sú dopravné zariadenia)

¹⁴⁰ [Z5] § 61 ods. 3 a 4 (návestidlá PDZ sú v tomto prípade dočasné dopravné zariadenia)

3 Zvislé dopravné značky

3.1 Rozmerová systematika

3.1.1 Rozdelenie značiek podľa rozmerov

ZDZ sa vyhotovujú buď v pevných rozmeroch alebo vo variabilných rozmeroch:

- značky s pevnými rozmermi majú vopred pevne určené rozmery, spravidla vo viacerých rozmerových formátoch, z ktorých sa pre konkrétne použitie vyberie formát na základe nižšie stanovených pravidiel; značky s pevnými rozmermi sa ďalej delia na:
 - značky štandardných tvarov a
 - značky so zvláštnymi tvarmi,
- rozmery značiek s variabilnými rozmermi sa určujú individuálne pre konkrétnu značku, pričom sa odvodzujú od rozmerov a vzájomných vzdialeností významových symbolov, ktoré sa na nej vyobrazujú, a to na základe nižšie stanovených pravidiel.

Rozdelenie na značky s pevnými rozmermi a značky s variabilnými rozmermi je nasledovné:

- smerové značky¹⁴¹ okrem Z 374 Výjazdová tabuľa, Z 377 Turistická tabuľa a smerových značiek pre cyklistickú premávku sa vyhotovujú vo variabilných rozmeroch,
- Z 343 Dopravné obmedzenia na horskom prechode, Z 392 Uzávierková predzvešť a Informačná tabuľa¹⁴² sa smú vyhotovovať v pevných alebo vo variabilných rozmeroch v závislosti od rozsahu uvádzaných informácií a potrieb ich grafického znázornenia,
- ostatné značky s výnimkou dodatkových tabuliek sa vyhotovujú v pevných rozmeroch,
- dodatkové tabuľky sa vyhotovujú v pevných alebo variabilných rozmeroch podľa značky, pod ktorou sú umiestnené.

3.1.2 Jazdná rýchlosť

Značky s pevnými rozmermi majú spravidla viacero rozmerových formátov (veľkostí). Rozmery významových symbolov na značkách s variabilnými rozmermi, od ktorých závisia rozmery takejto značky, vyplývajú zo základnej výšky písma použitej na danej značke.

Rozmerový formát (veľkosť) značiek s pevnými rozmermi a základná výška písma na značkách s variabilnými rozmermi sa s výnimkou taxatívne stanovených prípadov odvodzujú od uvažovanej jazdnej rýchlosti. Rovnako sa od tejto rýchlosti odvodzujú niektoré ďalšie parametre, ako napr. požadovaný rozhľad na Z 201 Daj prednosť v jazde!

Spôsob určenia jazdnej rýchlosti na základe lokality stanovuje tabuľka 16.

Ak je však jazdná rýchlosť vyplývajúca z tabuľky vyššia ako najvyššia dovolená rýchlosť v danej lokalite, použije sa ako hodnota jazdnej rýchlosti najvyššia dovolená rýchlosť.

Tabuľka 16: Určenie hodnoty jazdnej rýchlosti pre návrh veľkosti značiek a výšky písma (km/h)

Lokalita	Jazdná rýchlosť
na odpočívadlách vrátane diaľničných, na čerpacích staniciach a pod.,	60 km/h
na miestnych cestách s minimálnou až žiadnou spojovacou funkciou	40 km/h
v priemyselných a obdobných areáloch, na prekladiskách, v prístavoch a pod.	
v kruhových objazdoch (aj turbínových) a vo vjazdoch a výjazdoch do/z nich	
na parkoviskách, v parkovacích garážach a domoch a v obdobných parkovacích zariadeniach a vo vjazdoch do nich a vo výjazdoch z nich	20 km/h
na nemotoristických cestách, na lesných a poľných cestách a pod	najvyššia dovolená rýchlosť
na ostatných miestach	

¹⁴¹ [Z19] Príloha č. 4 časti IV.2 až IV.4

¹⁴² Informačná tabuľa podľa [Z19] § 8 ods. 2

Pod najvyššou dovolenou rýchlosťou sa myslí hodnota platná bezprostredne pred priečnym rezom, v ktorom je daná dopravná značka umiestnená.

Vo vzťahu k použitiu najvyššej dovolenej rýchlosti ako jazdnej rýchlosti zároveň platí:

1. Tam, kde sa najvyššia dovolená rýchlosť v čase mení použitím premenných dopravných značiek, sa pri stanovení jazdnej rýchlosti berie do úvahy najvyššia používaná hodnota. Ak je to však v danom prípade účelné, možno brať do úvahy najvyššiu hodnotu, ktorá sa v čase do 6:00 do 20:00 v pracovné dni spravidla neprekračuje.
2. Ak na určitom úseku cesty, najmä na horských prechodoch, na cestách s výrazne obmedzujúcimi technickými parametrami, vo vetvách a pod. nemožno bežne dosahovať najvyššiu dovolenú rýchlosť, použije sa pri návrhu dopravného značenia ako jazdná rýchlosť namiesto najvyššej dovolenej rýchlosti taká hodnota rýchlosti, ktorú na takomto úseku možno bežne dosahovať.

3.1.3 Výrobné tolerancie

Prípustné odchýlky rozmerov zvislých dopravných značiek, ich skladobných prvkov, podkladových dosiek atď. určuje [T7], čl. 3.3.2 a čl. 5.5.4.

3.2 Značky s pevnými rozmermi

3.2.1 Spoločné ustanovenia

3.2.1.1 Rozmerové formáty / veľkosti

Značky s pevnými rozmermi sa vyhotovujú v troch veľkostiach (rozmerových formátoch):

- veľkosť 1: malý rozmerový formát,
- veľkosť 2: stredný rozmerový formát,
- veľkosť 3: veľký rozmerový formát.

Rozmery jednotlivých ZDZ s pevnými rozmermi sa definujú vo veľkosti 2 (strednom rozmerovom formáte) a rozmery vo veľkostiach 1 a 3 sa odvodzujú v stanovenom pomere k rozmerom vo veľkosti 2.

To znamená, že vyobrazenie každej ZDZ s pevnými rozmermi je tvarovo vždy rovnaké bez ohľadu na veľkosť a líši sa len rozmermi, nie však tvarom.

Nie všetky značky sa vyhotovujú vo všetkých troch veľkostiach: v [T7] sa na jednotlivých vzorových listoch značiek s pevnými rozmermi uvádza, v ktorých veľkostiach sa príslušná značka vyhotovuje; každá značka sa však vyhotovuje aspoň vo veľkosti 2.

3.2.1.2 Uvádzanie rozmerov

Ak nie je výslovne uvedené inak, rozmery ZDZ s pevnými rozmermi sa v týchto TP uvádzajú v milimetroch. Rozmery pravouholníkov sa uvádzajú v tvare **výška x šírka**.

Všetky rozmery uvedené v týchto TP a ostatných technických predpisoch rezortu sú rozmery pred zaoblením rohov, teda zodpovedajú príslušnému rozmeru daného geometrického tvaru.

Všetky uvádzané rozmery sa vzťahujú k vyobrazeniu ZDZ: fyzické rozmery podkladovej dosky s ochranným okrajom sú zodpovedajúco väčšie. Uvádzané rozmery značiek zahŕňajú všetky skladobné prvky značky, teda zahŕňajú aj lem (ak ho značka má) a kontrastný prúžok.

3.2.2 Značky štandardných tvarov

3.2.2.1 Vymedzenie

Značky štandardných tvarov sú všetky značky s pevnými rozmermi okrem značiek vymedzených v 3.2.3.

3.2.2.2 Rozmery

Ak nie je pre konkrétnu značku určené inak, rozmery značiek štandardných tvarov sú vo veľkosti 2 nasledovné:

1. značky v tvare trojuholníka	(dĺžka ramena):	900 mm, ¹⁴³
2. značky v tvare kruhu	(priemer):	600 mm,
3. značky v tvare štvorca – zónové	(dĺžka strany):	900 mm,
4. značky v tvare štvorca – ostatné	(dĺžka strany):	600 mm,
5. značky v tvare obdĺžnika nastojato	(výška x šírka):	900 x 600 mm,
6. značky v tvare obdĺžnika naležato	(výška x šírka):	600 x 900 mm,
7. dodatkové tabuľky – štyri tvary:		
a) tvar 1 – nízky obdĺžnik	(výška x šírka):	330 x 600 mm,
b) tvar 2 – stredný obdĺžnik	(výška x šírka):	450 x 600 mm,
c) tvar 3 – štvorec	(výška x šírka):	600 x 600 mm,
d) tvar 4 – vysoký obdĺžnik	(výška x šírka):	720 x 600 mm.

Rozmery vo veľkostiach 1 a 3 sa od rozmerov vo veľkosti 2 odvodzujú nasledovne:^{144 145}

- veľkosť 1: 70 %,
- veľkosť 3 značiek v tvare kruhu: 125 % prízemné, 140 % výškové,
- veľkosť 3 dodatkových tabuliek: 125 %,
- veľkosť 3 ostatných značiek: 140 %.

Tvar 4 dodatkových tabuliek je prípustný len pre kombinované tabuľky (pozri 3.10.1.5).

V odôvodnených prípadoch možno značku umiestnenú nad vozovkou vyhotoviť vo väčších rozmeroch ako je uvedené vyššie, najviac však v rozmeroch zodpovedajúcich 160 % rozmerov danej značky vo veľkosti 2. To platí najmä v prípadoch, ak sa spodná hrana značky nachádza vo výške $\geq 5,5$ m nad úrovňou vozovky. Pri kombinovaní viacerých značiek sa musí toto pravidlo konzistentne aplikovať na všetky spoločne umiestnené značky.

Rozmery vychádzajú z hodnôt podľa Viedenského dohovoru o cestných značkách a signáloch (základné rozmerové hodnoty 600 mm a 900 mm) a sú nastavené tak, aby sa čo najviac minimalizoval odpad pri výrobe: zohľadňujú štandardné šírky fólií (24, 32 a 48 palcov) a potrebu optimalizácie strihacích plánov.

Značky o jazde po krajnici (číselný rozsah 280 až 289) a pruhové značky (číselný rozsah 400 až 499) majú tvar pravouholníka a vo veľkosti 2 sa vyhotovujú podľa svojho tvaru v nasledujúcich rozmeroch:

1. v tvare obdĺžnika	(výška x šírka):	1600 x 1200 mm,
2. v tvare štvorca	(dĺžka strany):	1600 mm.
3. dodatkové tabuľky – podľa tvaru značky, pod ktorou sú umiestnené:		
a) k značkám v tvare obdĺžnika	(výška x šírka):	500 x 1200 mm,
b) k značkám v tvare štvorca	(výška x šírka):	500 x 1600 mm,

Rozmery značiek o jazde po krajnici, pruhových značiek a dodatkových tabuliek k nim sa vo veľkostiach 1 a 3 odvodzujú od rozmerov vo veľkosti 2 nasledovne:

- veľkosť 1: 70 %,
- veľkosť 3: 140 %,

pričom vo veľkosti 3 sa smú vyhotovovať len značky o jazde po krajnici a dodatkové tabuľky k nim. Ak sú značky vyrobené technológiou digitálnej tlače, smie výrobca pre veľkosť 1 použiť pomer 75 % namiesto 70 % a základnú výšku dodatkových tabuliek (vo veľkosti 2) 480 mm namiesto 500 mm.

¹⁴³ Dĺžka ramena trojuholníka je vo vzťahu k rozmerom štvorcových značiek nastavená tak, že plocha trojuholníkových značiek je približne zhodná s plochou štvorcových značiek v rovnakej veľkosti. Pomer 1,5 je z výrobných dôvodov zaokrúhlený (ideálny pomer je $\sqrt{2}/\sin 60^\circ$, teda 1,519671...).

¹⁴⁴ Vzájomné pomery rozmerov 0,7 – 1,0 – 1,4 sú nastavené tak, že plocha značky v jednej veľkosti je cca 2-násobkom plochy tejto značky v najbližšej nižšej veľkosti (a teda plocha značky vo veľkosti 3 je štvornásobkom plochy vo veľkosti 1). Tieto pomery sú z dôvodov zjednodušenia výroby zaokrúhlené (ideálne pomery sú $1/\sqrt{2} - 1,0 - \sqrt{2}$, teda 0,707107... – 1,0 – 1,414214...).

¹⁴⁵ Vzájomné pomery rozmerov 0,7 – 1,0 – 1,25 sú nastavené tak, že plocha značky vo veľkosti 3 je cca trojnásobkom plochy značky vo veľkosti 1 a cca 1,5-násobkom plochy vo veľkosti 2. Tieto pomery sú zaokrúhlené (ideálne pomery sú $1/\sqrt{2} - 1,0 - \sqrt{1,5}$, teda 0,707107... – 1,0 – 1,224745...).

Rozmery značiek štandardných tvarov a dodatkových tabuliek k nim vo všetkých veľkostiach zhŕňa tabuľka 17. Rozmery značiek o jazde po krajnici, pruhových značiek a dodatkových tabuliek k nim vo všetkých veľkostiach zhŕňa tabuľka 18.

Tabuľka 17: Rozmery značiek štandardných tvarov: všeobecne (mm)

Tvar značky	Rozmer	veľkosť 1 (70 %)	veľkosť 2 (100 %)	veľkosť 3 (125 %)
kruh (prízemne)	priemer	420	600	750
Tvar značky	Rozmer	veľkosť 1 (70 %)	veľkosť 2 (100 %)	veľkosť 3 (140 %)
kruh (výškovo)	priemer	–	600	840
trojuholník	dĺžka ramena	630	900	1.260
štvorec – zónové	dĺžka strany	630	900	–
štvorec – ostatné	dĺžka strany	420	600	840
obdĺžnik 3:2 (nastojato)	výška x šírka	630 x 420	900 x 600	1260 x 840
obdĺžnik 2:3 (naležato)	výška x šírka	420 x 630	600 x 900	840 x 1260
Dodatková tabuľka	Rozmer	veľkosť 1 (70 %)	veľkosť 2 (100 %)	veľkosť 3 (125 %)
tvar 1: nízky obdĺžnik	výška x šírka	231 x 420	330 x 600	412 x 750
tvar 2: stredný obdĺžnik	výška x šírka	315 x 420	450 x 600	562 x 750
tvar 3: štvorec	výška x šírka	420 x 420	600 x 600	750 x 750
tvar 4: vysoký obdĺžnik	výška x šírka	504 x 420	720 x 600	900 x 750

Tabuľka 18: Rozmery značiek štandardných tvarov: o jazde po krajnici a pruhové (mm)

Tvar značky	Rozmer	veľkosť 1 (70 %)	veľkosť 2 (100 %)	veľkosť 3 (140 %)
obdĺžnik	výška x šírka	1120 x 840 1200 x 900 †	1600 x 1200	–
štvorec	dĺžka strany	–	1600	2240
Dodatková tabuľka	Rozmer	veľkosť 1 (70 %)	veľkosť 2 (100 %)	veľkosť 3 (140 %)
k obdĺžnikovej značke	výška x šírka	350 x 840 360 x 900 †	500 x 1200 480 x 1200 †	–
k štvorcovej značke	výška x šírka	–	500 x 1600 480 x 1600 †	700 x 2240

† Tieto rozmery smie výrobca použiť v prípade, ak sa značky vyrábajú technológiou digitálnej tlače.

3.2.2.3 Lemovanie

Lemovanie značiek štandardných tvarov vo veľkosti 2 určuje tabuľka 19. V ostatných veľkostiach sú hrúbky lemovania v zodpovedajúcom pomere podľa rozmerov značky v danej veľkosti.

Tabuľka 19: Lemovanie značiek štandardných tvarov vo veľkosti 2 (mm)

Farebné vyhotovenie	Kontrastný prúžok	Lem
svetlá základná plocha, čierny lem – pruhové a zónové	15	20
svetlá základná plocha, čierny lem – ostatné	10	15
svetlá základná plocha, červený lem	15	75
tmavá základná plocha, bez lemu – o jazde po krajnici	30	–
tmavá základná plocha, bez lemu – ostatné	15	–

3.2.2.4 Zaoblenie rohov

Rozoznávajú sa 3 polomery zaoblenia rohov:

1. r_1 – zaoblenie rohov vyobrazenia ZDZ,
2. r_2 – zaoblenie rohov podkladovej dosky – bez započítania ochranného okraja,
3. r_3 – zaoblenie rohov podkladovej dosky – so započítaním ochranného okraja.

Pre vyobrazenia jednotlivých ZDZ sa definuje ako základný polomer zaoblenia r_1 v závislosti od druhu značky nasledovne pre veľkosť 2:

- zónové značky (štvorec): 60 mm,
- značky o jazde po krajnici a pruhové značky a dodatkové tabuľky k nim: 60 mm,
- ostatné značky: 40 mm.

Polomer zaoblenia r_1 v ostatných veľkostiach je v príslušnom pomere k polomeru r_1 vo veľkosti 2. Spôsob určenia polomerov zaoblenia rohov podkladovej dosky (r_2 , r_3) uvádza [T7], čl. 3.4.3. Tabuľka 20 sumarizuje polomery zaoblenia rohov r_1 (vyobrazenia značiek).

Tabuľka 20: Polomer r_1 zaoblenia rohov ZDZ štandardných tvarov (mm)

Značky	veľkosť 1 (70 %)	veľkosť 2 (100 %)	veľkosť 3 (125 %)	veľkosť 3 (140 %)
zónové značky (štvorec)	42	60	–	–
značky o jazde po krajnici, pruhové značky a dodatkové tabuľky k nim	42	60	–	84
ostatné značky	28	40	50	56

3.2.3 Značky so zvláštnymi tvarmi

Značkami so zvláštnymi tvarmi sú značky vyobrazované v iných ako štandardných tvaroch uvedených v 3.2.2 alebo v štandardných tvaroch, avšak so špecifickými rozmermi.

Tabuľka 21 špecifikuje tvary a rozmery značiek so zvláštnymi tvarmi okrem značky Výstražný kríž, ktorá sa skladá z dvoch dosiek o rozmeroch 1350 x 180 mm zvierajúcich uhol 60°; pričom tieto dosky nemajú zaoblené rohy.

Rozmery sú v závislosti od tvaru špecifikované nasledovne:

- štvorec: dĺžka strany,
- obdĺžnik: výška x šírka,
- pravidelný osemuholník: výška (zhodná so šírkou),
- šíp: výška x šírka.

Tabuľka 21: Tvary a rozmery značiek so zvláštnymi tvarmi (mm)

Značka	Tvar	veľkosť 1	veľkosť 2	veľkosť 3
Z 152 Návesť pred priecestím	obdĺžnik	–	1000 x 300	–
Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!	osemuholník	600	900	1050
Z 309 Diaľnica Z 310 Koniec diaľnice	štvorec	–	750	900
Z 321 Jednosmerná cesta – len varianty „tu vľavo“ (-10) a „tu vpravo“ (-20)	obdĺžnik	–	300 x 800	–
Z 325 Priechod pre chodcov	štvorec	600	750	–
Z 341 Štátna hranica	štvorec	–	750	–
Z 342 Informácie o všeobecných pravidlách	obdĺžnik	–	2400 x 1600	3600 x 2400
Z 343 Dopravné obmedzenia na horskom prechode †	obdĺžnik	–	3600 x 2400	4500 x 3000
Z 344 Varovná tabuľa	obdĺžnik	–	1600 x 1200	–
Z 350 Číslo cesty I. alebo II. triedy Z 351 Číslo cesty III. triedy Z 352 Číslo diaľnice alebo rýchlostnej cesty Z 353 Číslo E-cesty	obdĺžnik	175 x 280	250 x 400	350 x 560
Z 355 Kilometrovník – dva rozmery v závislosti od obsahu	obdĺžnik	–	260 x 520 400 x 520	–
Z 374 Výjazdová tabuľa	šíp	–	900 x 3500	–
Z 377 Turistická tabuľa	obdĺžnik	–	2400 x 3600	3000 x 4500
Z 380 Cyklistický smerník tabuľový Z 381 Cyklistický smerník šípový	obdĺžnik	–	250 x 1000	–
Z 382 Cyklistický medzismerník	štvorec	–	250	–
Z 383 Číslo cyklotrasy	štvorec	–	150	–
Z 391 Zmena náhradnej trasy, Z 392 Uzávierková predzvest' †	obdĺžnik	–	1600 x 1200	–
Z 393 Ohlasovacia tabuľa obchádzky, Z 396 Koniec obchádzky	obdĺžnik	–	350 x 1050	–
Z 394 Tabuľový smerník na vyznačenie obchádzky – prídavná tabuľka	obdĺžnik	315 x 420	450 x 600	630 x 840
Z 395 Šípový smerník na vyznačenie obchádzky	šíp	–	350 x 1250	–
† Značka smie byť alternatívne vyhotovená ako značka s variabilnými rozmermi, pozri 3.1.1.				

Zároveň platia nasledujúce špeciálne prípady rozmerov niektorých značiek:

- ak sú značky Obec a Označenie obce v jazyku národnostnej menšiny, resp. značky Koniec obce a Označenie konca obce v jazyku národnostnej menšiny vyobrazené na spoločnej podkladovej doske,¹⁴⁶ majú tieto značky polovičnú výšku oproti štandardným rozmerom podľa 3.2.2.2,
- ak sú značky Číslo cesty I. alebo II. triedy, Číslo cesty III. triedy, Číslo diaľnice alebo rýchlostnej cesty a Číslo E-cesty použité spoločne so smerovými značkami, odvodzujú sa ich rozmery od základnej výšky písma na príslušnej smerovej značke – presné rozmery uvádza 3.3.3,

¹⁴⁶ [Z19] Príloha č. 4, Časť II, bod 1, odsek 2

3. ak sa značka Informačná tabuľa¹⁴⁷ vyhotovuje v pevných rozmeroch, použije sa podľa potreby niektorý z rozmerov 1600 x 1200 mm, 2400 x 1600 mm, 3200 x 2400 mm alebo 3600 x 2400 mm, a to v orientácii na výšku alebo na šírku; takýto rozmer sa považuje fixne za veľkosť 2,
4. ak sa vyobrazenie dopravnej značky s pevnými rozmermi vkladá do zvislej dopravnej značky s variabilnými rozmermi, odvodzujú sa rozmery tohto vyobrazenia od základnej výšky písma použitej na značke, do ktorej sa vyobrazenie vloženej značky vkladá; spôsob stanovenia týchto rozmerov uvádza 3.2.4.1.

S výnimkou značiek Výstražný kríž a Stoj, daj prednosť v jazde platia pre značky so zvláštnymi tvarmi rovnaké hodnoty hrúbok kontrastného prúžku a lemu a rovnaké polomery zaoblenia rohov ako pre značky štandardných tvarov. Značka Výstražný kríž nemá kontrastný prúžok, lem ani zaoblenie rohov. Hrúbka kontrastného prúžku značky Stoj, daj prednosť v jazde vo veľkosti 2 je 45 mm, v ostatných veľkostiach v zodpovedajúcom pomere podľa rozmerov značky v danej veľkosti.

3.2.4 Vkladanie značiek, farebné modifikácie

3.2.4.1 Spoločné ustanovenia pre vyobrazovanie značiek v iných značkách

Vyobrazenia ZDZ možno v zmysle platnej legislatívy vkladať do vyobrazenia pruhových a orientačných značiek. Ak sa značka vkladá do inej značky, farba kontrastného prúžku je v závislosti od farby plochy, na ktorej sa značka vyobrazuje:

- biela, ak je značka vyobrazená na ploche tmavej farby (červená, modrá, zelená, hnedá, oranžová a čierna¹⁴⁸),
- zhodná s farbou plochy, na ktorej sa vyobrazuje, ak je táto plocha svetlej farby (biela, žltá a sivá¹⁴⁹) – to znamená, že z vizuálneho hľadiska kontrastný prúžok zaniká, avšak z hľadiska rozmiestnenia prvkov sa na značke nachádza a počíta sa s ním pri vymedzovaní vzdialeností medzi prvkami.

3.2.4.2 Vkladanie značiek do pruhových značiek

Do pruhových značiek sa vkladajú výlučne regulačné značky¹⁵⁰ za účelom ustanovenia príkazu, zákazu alebo obmedzenia platného len v určitom pruhu alebo určitých pruhoch. Rozmery vkladanych značiek rieši [T7], pozri príslušné vzorové listy s hlavnými číslami v rozsahu 400 – 499.

Do pruhových značiek vyznačujúcich bezkolízne pripojenie (číselný rozsah 431 až 439) sa regulačné značky zásadne nevkladajú.

Použitie pruhovo platných regulácií bližšie určuje 3.5.6 a vyznačovanie týchto regulácií na pruhových značkách bližšie určuje 3.9.6.2.

3.2.4.3 Vkladanie značiek do smerových značiek

Ustanovenia tohto článku sa nevzťahujú na vkladanie značiek s číslami cestných ťahov (Z 350 až 353) do smerových značiek: vkladanie týchto značiek určia osobitné TP stanovujúce zásady používania orientačných značiek.

Do smerových značiek (číselný rozsah 360 až 379) možno v závislosti na miestnych potrebách vložiť okrem regulačných značiek tiež značky výstražné a informačné, napríklad ak je potrebné upozorniť na železničné priecestie bezprostredne za odbočením alebo ak je potrebné informovať o obmedzení premávky niektorých (popr. všetkých) vozidiel v niektorom smere za križovatkou a pod. Značky sa vkladajú nasledujúcimi spôsobmi:

1. do prízemne umiestnených smerových značiek mimo diaľnice (číselný rozsah 360 až 369) sa značky vkladajú do šípok vyznačujúcich jednotlivé smery jazdy alebo jednotlivé pruhy,
2. do výškových smerových značiek mimo diaľnice (číselný rozsah 360 až 369) sa značky vkladajú pod príslušný cieľový blok; ak však ide o značku platnú len pre určitý jazdný pruh, vložia sa do príslušnej šípky,

¹⁴⁷ Informačná tabuľa podľa [Z19] § 8 ods. 2

¹⁴⁸ Oranžová a čierna sa nepoužívajú ako farby základnej plochy.

¹⁴⁹ Sivá sa nepoužíva ako farba základnej plochy.

¹⁵⁰ [Z19] § 8 ods. 5

3. do smerových značiek na diaľnici (číselný rozsah 370 až 379) sa značky nevkladajú, s výnimkou prípadov podľa bodu 4 a prípadov vyznačenia uzávierok (na premenných dopravných značkách alebo prekrytom časti trvalej dopravnej značky), kedy príslušná regulačná značka nahrádza cieľový blok v uzavretom smere,
4. bez ohľadu na umiestnenie a druh smerovej značky platí, že ak sa vkladaná značka vzťahuje len k jednotlivému cieľu, umiestňuje sa vedľa tohto cieľa, a to vpravo.

Z dôvodu nemožnosti zabezpečenia dostatočnej čitateľnosti nemožno do smerových značiek vkladat' dodatkové tabuľky¹⁵¹ ani iné značky, ktorých čitateľnosť je značne obmedzená (napr. značka Maximálna dĺžka), ani k vloženým regulačným značkám pripájať ďalšie nápisy či symboly (napr. z dodatkových tabuliek).

V prípade potreby použitia dodatkovej tabuľky alebo inej značky s obmedzenou čitateľnosťou je na poskytnutie predbežnej výstrahy či informácie, resp. na predbežné informovanie o regulácii nutné použiť samostatnú zostavu značiek s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť (pre priamy smer) alebo Z 503 Smerová šípka (pre odbočenie; vrátane „priameho“ smeru cez kruhový objazd).

Pri vkladaní značiek do smerových značiek je nevyhnutné brať do úvahy, že smerové značky samy o sebe obsahujú veľké množstvo informácií. Preto sa do smerových značiek vkladajú značky iba v prípade, keď je to z hľadiska orientácie nevyhnutné a nedôjde tým k zbytočnému informačnému presýteniu smerovej značky a zbytočnému zväčšovaniu jej rozmerov.

Rozmery vkladovaných značiek sú:

- dĺžka ramena trojuholníka:
 - pri základnej výške písma ≤ 175 mm: 24 E,
 - pri základnej výške písma > 175 mm: 20 E,
- priemer kruhu, strana štvorca, výška osemuholníka – štandardne:
 - pri základnej výške písma ≤ 175 mm: 18 E,
 - pri základnej výške písma > 175 mm: 15 E,
- priemer kruhu, strana štvorca, výška osemuholníka – pri vyobrazení vpravo vedľa cieľa:
 - pri základnej výške písma ≤ 175 mm: 12 E,
 - pri základnej výške písma > 175 mm: 10 E.

3.2.4.4 Vyobrazenie značiek na spoločnej pravouholníkovej podkladovej doske

Ustanovenia tohto článku sa nevzťahujú na premenné dopravné značky: tie sa z technických dôvodov vždy vyobrazujú na pravouholníkovom podklade, a to aj pri zobrazení jedinej značky.

Viacero významovo súvisiacich značiek s pevnými rozmermi umiestnených nad sebou možno vyobraziť aj na spoločnej podkladovej doske pravouholníkového tvaru. Lícna strana takejto podkladovej dosky musí mať svetlú neutrálnu farbu (bielu, príp. svetlosivú). Podkladová doska nie je dopravná značka a preto neobsahuje lem ani kontrastný prúžok.

Na podkladovej doske podľa tohto článku možno zobraziť len dopravné značky. Nemožno zobrazovať samostatné symboly, texty a pod. Týmto spôsobom sa smú vyobrazovať len všeobecné výstražné značky (číselný rozsah 101 – 149) a regulačné značky s výnimkou značiek o dávaní prednosti v jazde a zónových značiek. Ako predbežnú možno takto vyobraziť tiež Z 201 Daj prednosť v jazde! (spravidla ako predbežnú k Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!, t. j. s dodatkovou tabuľkou Z 511). Okrem toho možno na spoločnej podkladovej doske vyobraziť dodatkové tabuľky k vyššie uvedeným značkám.

Jednotlivé značky sa na podkladovej doske zobrazujú nad sebou bez vzájomných medzier – vizuálne oddelenie tvoria kontrastné prúžky dvojice susediacich značiek. V súlade 3.2.4.1 a s ohľadom na svetlú farbu podkladovej tabule kontrastný prúžok vizuálne zaniká. Príklady uvádza obrázok 32.

Rozmery výstražných značiek na spoločnej pravouholníkovej podkladovej doske sú 80 % rozmerov podľa 3.2.2, rozmery ostatných značiek na spoločnej pravouholníkovej podkladovej doske sú zhodné s rozmermi podľa 3.2.2. Šírka pravouholníkovej podkladovej dosky je:

- pre veľkosť 1: 525 mm (možno zväčšiť až do 600 mm),
- pre veľkosť 2: 750 mm,
- pre veľkosť 3: 1050 mm (možno zväčšiť až do 1200 mm).

¹⁵¹ [Z19] § 8 ods. 3



Obrázok 32: Príklady vyobrazenia značiek na spoločnej pravouholníkovej podkladovej doske

Výšku pravouholníkovej podkladovej dosky volí výrobca tak, aby táto bola oproti celkovej výške zobrazených značiek (vrátane vizuálne zanikajúcich kontrastných prúžkov) väčšia o 10 % až 30 % šírky podkladovej dosky. Polomer zaoblenia rohov podkladovej dosky je minimálne 28 mm.

Nad rámec uvedeného možno značky pravouholníkového tvaru rovnakej šírky vyobraziť nad sebou na spoločnej podkladovej doske, ktorej rozmery sú súčtom rozmerov vyobrazených značiek; analogicky možno vyobraziť značky pravouholníkového tvaru rovnakej výšky vedľa seba na spoločnej podkladovej doske, ktorej rozmery sú súčtom rozmerov vyobrazených značiek.

3.2.4.5 Farebné modifikácie

Značky s pevnými rozmermi možno farebne modifikovať oproti vzorom uvedeným v [Z19] len v rozsahu, ktorý uvádza platná legislatíva, konkrétne:

- Z 340 Miestna návesť má základnú plochu hnedej farby, ak označuje turisticky významný cieľ alebo turistickú trasu,
- Ak sa na Z 380 Cyklistický smerník tabuľový alebo Z 381 Cyklistický smerník šípový vyznačujú turistické ciele, nápisy a symboly sú hnedej farby.
- Z 383 Číslo cyklotrasy môže informovať aj o inom označení cyklotrasy (napr. EuroVelo,), ktoré je vyjadrené graficky a farebne odlišným spôsobom od základného vzoru.

Vzhľadom na to, že to platná legislatíva už nepripúšťa, nie je prípustné na žiadnej značke zameniť bielu podkladovú farbu za žltú či žltozelenú ani nie je možné k značkám pridávať lem žltej či žltozelenej farby, a to ani pri obnove značiek, ktoré takúto farebnosť na základe predchádzajúcej legislatívy mali.

3.2.5 Určenie veľkosti značiek

3.2.5.1 Určenie veľkosti značiek na základe jazdnej rýchlosti

Ak nie je pre určitú značku stanovené inak, určuje sa veľkosť značky na základe jazdnej rýchlosti nasledovne; aplikáciu týchto pravidiel sumarizujú tabuľka 22 a tabuľka 23:

1. regulačné značky:
 - a) menej ako 30 km/h: prízemné veľkosť 1, výškové veľkosť 2,
 - b) od 30 km/h do 80 km/h: prízemné veľkosť 2, výškové veľkosť 3,
 - c) viac ako 80 km/h: veľkosť 3,
2. pruhové značky:
 - a) menej ako 70 km/h: prízemné veľkosť 1, výškové veľkosť 2,
 - b) 70 km/h a viac: veľkosť 2,
3. ostatné informačné značky a výstražné značky:
 - a) menej ako 50 km/h: prízemné veľkosť 1, výškové veľkosť 2,
 - b) od 50 km/h do 100 km/h: prízemné veľkosť 2, výškové veľkosť 3,
 - c) viac ako 100 km/h: veľkosť 3.

Tabuľka 22: Určenie veľkosti značiek s pevnými rozmermi – prízemné umiestnenie

Skupina značiek	Jazdná rýchlosť (km/h)					
	< 30	30 – 40	50 – 60	70 – 80	90 – 100	> 100
regulačné	veľkosť 1	veľkosť 2			veľkosť 3	
informačné pruhové	veľkosť 1			veľkosť 2		
výstražné a ostatné informačné	veľkosť 1		veľkosť 2			veľkosť 3

Tabuľka 23: Určenie veľkosti značiek s pevnými rozmermi – výškové umiestnenie

Skupina značiek	Jazdná rýchlosť (km/h)					
	< 30	30 – 40	50 – 60	70 – 80	90 – 100	> 100
regulačné	veľkosť 2	veľkosť 3				
informačné pruhové	veľkosť 2					
výstražné a ostatné informačné	veľkosť 2		veľkosť 3			

Ak sa značka s výnimkou výstražnej umiestňuje výškovo a jej spodná hrana sa nachádza vo výške významne presahujúcej 6,0 m nad najvyšším bodom vozovky (prípustnosť takéhoto umiestnenia pozri v 3.5.2), smie sa takáto značka vyhotoviť v mimoriadne zväčšených rozmeroch zodpovedajúcich 160 % rozmerov vo veľkosti 2. V prípade viacerých spoločne umiestnených značiek sa posudzujú tieto značky spoločne podľa značky, ktorá je umiestnená najnižšie z nich. Ak sa spodná hrana takejto značky, resp. zostavy spoločne umiestnených značiek nachádza vo výške $\geq 8,0$ m nad najvyšším bodom vozovky, vyhotovuje sa v mimoriadne zväčšenom rozmere vždy.

3.2.5.2 Určenie veľkosti niektorých značiek bez ohľadu na jazdnú rýchlosť

V nasledujúcich prípadoch sa používa veľkosť značky bez ohľadu na jazdnú rýchlosť:

1. značky pre statickú premávku umiestnené pozdĺžne s osou vozovky a značky pre statickú premávku v upokojených premávkových priestoroch sa používajú vo veľkosti 1,
2. značky na pešej a cyklistickej infraštruktúre, ako aj značky určené výlučne pre chodcov alebo cyklistov umiestnené mimo pešej a cyklistickej infraštruktúry sa s výnimkou smerových značiek používajú vo veľkosti 1, pričom tieto značky možno tiež vyhotoviť v miestne špecifických rozmeroch, ktoré sú menšie ako rozmery zodpovedajúce veľkosti 1 danej značky; smerové značky pre cyklistickú premávku sa používajú vždy vo veľkosti 2,
3. priecestné značky sa používajú výlučne vo veľkosti 2,
4. Z 305 Obec, Z 306 Koniec obce, Z 307 Označenie obce v jazyku národnostnej menšiny a Z 308 Označenie konca obce v jazyku národnostnej menšiny sa používajú vo veľkosti 2, ak sa kombinujú so značkou veľkosti 2 (napr. Z 309 Diaľnica) alebo ak sa umiestňujú viac ako 2 tieto značky spoločne, v ostatných prípadoch sa tieto značky používajú vo veľkosti 3; okrem toho sa veľkosť 3 smie použiť aj vo vyššie uvedených prípadoch, ak je to potrebné na dosiahnutie dostatočnej výšky písma (pozri [T8], čl. 3.4.5.15),
5. Z 309 Diaľnica a Z 310 Koniec diaľnice sa používajú vo veľkosti 2, ak sa umiestňujú na vjazdovej alebo výjazdovej vetve, inak vo veľkosti 3,
6. Z 321 Jednosmerná cesta sa používa vo veľkosti 2; dodatkové tabuľky k verzii značky so smerom vľavo alebo vpravo sa používajú vo veľkosti 1,
7. Z 325 Priechod pre chodcov sa pri prízemnom umiestnení používa vo veľkosti 1 a pri výškovom umiestnení vo veľkosti 2 (pozri tiež 2.8.4.10),

8. Z 340 sa používa v rozmeroch podľa 3.2.5.1, smie sa však bez ohľadu na jazdnú rýchlosť použiť vo veľkosti 3, ak je to potrebné na dosiahnutie dostatočnej výšky písma (pozri [T8], čl. 3.4.5.16),
9. Z 342 Informácie o všeobecných pravidlách sa vyhotovuje vo veľkosti 3, ak je umiestnená na ceste s dvoma a viac jazdnými pruhmi v danom smere premávky, inak vo veľkosti 2,
10. Z 377 Turistická tabuľa sa vyhotovuje vo veľkosti 2 pri prízemnom umiestnení a vo veľkosti 3 pri (výnimočnom) výškovom umiestnení; ak je značka umiestnená na úseku s 3 a viac jazdnými pruhmi a krajinou šírky $\geq 2,5$ m v danom smere premávky, odporúča sa veľkosť 3 (značka sa smie používať výlučne na diaľnici),
11. pruhové značky (číselný rozsah 400 – 499) s vloženými regulačnými značkami a pruhové značky na úsekoch s tromi a viac priebežnými jazdnými pruhmi v danom smere premávky, ak nie sú umiestnené po oboch stranách vozovky, sa používajú vo veľkosti 2, v ostatných prípadoch sa veľkosť pruhových značiek určuje podľa jazdnej rýchlosti,
12. značky o jazde po krajnici Z 280 až Z 282 opakované v strednom deliacom páse sa smú z priestorových dôvodov vyhotoviť vo veľkosti 2 namiesto veľkosti 3; ak je Z 280 až Z 282 opakovaná výškovo, má výšková značka veľkosť 3 a prízemná značka veľkosť 2.

3.2.5.3 Osobitné ustanovenie v prípade objektívnych priestorových obmedzení

Ak je to v danom prípade nevyhnutné, smú sa v tuneloch, v parkovacích garážach a v parkovacích domoch, prípadne v iných lokalitách s objektívnymi priestorovými obmedzeniami použiť značky aj v menšej veľkosti ako vo veľkosti podľa 3.2.5.1, resp. 3.2.5.2, prípadne aj v miestne špecifických rozmeroch, ktoré sú menšie ako rozmery zodpovedajúce veľkosti 1 príslušnej značky.

3.2.5.4 Implicitná veľkosť 2

Ak z predchádzajúcich ustanovení vyplýva použitie veľkosti 1 alebo 3 a príslušnú značku nemožno podľa zodpovedajúceho vzorového listu [T7] v tejto veľkosti vyhotoviť, použije sa veľkosť 2.

3.2.5.5 Zjednotenie veľkostí pri obojsmernom umiestnení

Pri obojsmernom umiestnení súvisiacich značiek, napríklad začiatok obce, zóny či rýchlostného obmedzenia v jednom smere premávky a koniec obce, zóny či rýchlostného obmedzenia v opačnom smere premávky, sa tieto značky používajú v rovnakej veľkosti, ktorá zodpovedá väčšej z požadovaných veľkostí vyplývajúcich z predchádzajúcich bodov.

3.2.5.6 Výškové opakovanie značky

Ak je značka umiestnená prízemne (vedľa vozovky) a súčasne je tá istá značka opakovaná výškovo, spravidla nad vozovkou (pozri 3.5.5), má značka umiestnená prízemne o 1 stupeň nižšiu veľkosť ako rovnaká značka umiestnená výškovo. Pre určenie veľkosti je rozhodujúca veľkosť značky umiestnenej výškovo.

3.2.5.7 Opakovanie výstražných a regulačných značiek na úseku platnosti

Ak sa aplikuje opakovanie výstražných značiek na úseku platnosti na ceste s jazdnou rýchlosťou > 100 km/h alebo sa aplikuje opakovanie regulačných značiek na úseku platnosti na ceste s jazdnou rýchlosťou > 80 km/h, volí sa pri prvom použití veľkosť 3 a pri opakovanom použití veľkosť 2 (k opakovaniu značiek na úseku ich platnosti pozri 3.5.6).

Iba ak by miestne pomery v mieste opakovania boli nevhodné pre použitie veľkosti 2 (napr. umiestnenie značky v zákrute), použije sa aj pri opakovaní veľkosť 3.

3.2.5.8 Dodatočné tabuľky

Dodatočné tabuľky k značkám Jednosmerná cesta vo variantoch tu vľavo a tu vpravo (321-10 a 321-20) sa používajú vždy vo veľkosti 1.

Ostatné dodatočné tabuľky sa vyhotovujú v rovnakej veľkosti ako najbližšia výstražná, regulačná alebo informačná značka, pod ktorou sú umiestnené.

3.2.5.9 Dočasné dopravné značky a spojité premenné dopravné značky

Pre dočasné dopravné značky a pre spojité premenné dopravné značky platia rovnaké rozmery ako pre nepremenné dopravné značky.

3.2.6 Osobitné rozmery pre nespojité premenné dopravné značky

3.2.6.1 Rozmery

Nespojité premenné zvislé dopravné značky s pevnými rozmermi v tvare kruhu a trojuholníka a texty zobrazované na nespojitých PDZ sa používajú v rozmeroch podľa STN EN 12966, Príloha N. Tieto rozmery predstavujú vnímané (teda nie fyzické) rozmery, a to pred zaoblením rohov.

Veľkosť uvedených značiek a textov závisí od jazdnej rýchlosti určenej podľa 3.1.2:

1. značky v tvare kruhu a trojuholníka použité na líniové riadenie cestnej premávky alebo na riadenie vjazdu do určitého úseku alebo pruhu a texty, ktoré sú hlavným informačným prvkom, napr. textové tabule alebo PDZ na sieťové riadenie cestnej premávky:
 - a) menej ako 50 km/h: prízemné veľkosť A, výškové veľkosť B,
 - b) od 50 km/h do 100 km/h: prízemné veľkosť B, výškové veľkosť C,
 - c) viac ako 100 km/h: prízemné veľkosť C, výškové veľkosť D,
2. značky v tvare kruhu a trojuholníka použité na iné účely ako líniové riadenie cestnej premávky alebo na riadenie vjazdu do určitého úseku alebo pruhu a texty, ktoré sú doplnkovým informačným prvkom danej PDZ (napr. dodatkové tabuľky):
 - a) do 100 km/h vrátane: prízemné veľkosť A, výškové veľkosť B,
 - b) viac ako 100 km/h: prízemné veľkosť B, výškové veľkosť C.

Rozmery pruhových svetelných signálov zobrazovaných na návěstidlách PDZ pozri v 5.3.1

3.2.6.2 Špecifické prípady

V odôvodnených prípadoch sa smie použiť väčšia veľkosť, ako sa uvádza v 3.2.6.1.

V tuneloch, prípadne v iných lokalitách s objektívnymi priestorovými obmedzeniami sa smie použiť menšia veľkosť, ako sa uvádza v 3.2.6.1. Takto sa však smie postupovať len ak je to v danom prípade nevyhnutné.

3.3 Značky s variabilnými rozmermi

3.3.1 Rozmery a ekvivalentná jednotka E

Rozmery značiek s variabilnými rozmermi závisia od ich obsahu. Podľa spôsobu návrhu sa delia na šípové smerníky (pozri 3.3.5) a značky s individuálnymi rozmermi (pozri 3.3.6).

Značky s variabilnými rozmermi sa navrhujú podľa zásad stanovených v osobitných TP a podľa návrhových vzorov stanovených v [T7].

Rozmery významových symbolov vyobrazených na týchto značkách, ich vzájomné vzdialenosti a vzdialenosti k lemovaniu sa odvodzujú od použitej základnej výšky písma. Vyššie uvedené predpisy uvádzajú tieto vzdialenosti v ekvivalentných jednotkách E, pre ktoré platí:

$$1 E = h/7$$

kde h je základná výška písma.

Pre jednotku E tiež platí, že sa rovná 1/7 výšky písma a 1/10 veľkosti písma (pozri 3.3.2.1).

Pri návrhu značky sa jednotky E konvertujú na milimetre podľa použitej základnej výšky písma (pozri 3.3.2.2 a nasledujúce). Jednotlivé výsledné hodnoty možno zaokrúhliť na celé milimetre

3.3.2 Výška písma

3.3.2.1 Výška písma a veľkosť písma

Výškou písma sa rozumie vzdialenosť medzi základnou a verzáľkovou doťažnicou: preťahy, doťahy či diakritické znamienka sa do výšky písma nezapočítavajú.

Veľkosťou písma sa rozumie jeho typografická veľkosť. Pre písma rodiny Tern platí, že výška písma = 70 % veľkosti písma.

V týchto TP aj ostatných technických predpisoch rezortu vo veci zvislého dopravného značenia sa všade uvádza výška písma.¹⁵²

¹⁵² Pri spracovaní dopravných značiek v počítačovom programe, kde nie je možné priamo zadávať výšku písma, sa zadáva jeho veľkosť – tú je preto potrebné nastaviť ako hodnotu zodpovedajúcu $10 / 7$ výšky. Príklad: ak je potrebné vyobraziť písmo výšky 175 mm, nastavuje sa veľkosť písma 250 mm ($175 / 7 \cdot 10$).

3.3.2.2 Základná výška písma

Na značkách s variabilnými rozmermi sa používajú základné výšky písma:

- na smerových značkách¹⁵³ okrem značiek podľa bodu 2 a na iných ako smerových značkách:
 - 105 mm, 126 mm, 140 mm, 175 mm, 210 mm, 280 mm, 350 mm, výnimočne 420 mm,
 - základná výška písma sa stanovuje na základe jazdnej rýchlosti podľa 3.1.2, druhu značky a jej umiestnenia; parametre určuje tabuľka 24,
- na smerových značkách v číselnom rozsahu od 370 do 379 umiestnených mimo tunela okrem značky Diaľková tabuľa umiestnenej mimo diaľnice:
 - 210 mm (len na odpočívadlách), 280 mm, 350 mm, 420 mm, výnimočne 490 mm
 - základná výška písma sa stanovuje podľa druhu značky a jej umiestnenia; parametre určuje tabuľka 25,

Tabuľka 24: Základná výška písma na značkách podľa 3.3.2.2 bod 1

Jazdná rýchlosť podľa 3.1.2 (km/h)	Šípové smerníky (Z 364 – 367)		Ostatné značky	
	Prízemné	Výškové	Prízemné	Výškové
> 100	–	–	280 mm	350 mm
71 – 100	175 mm	–	210 mm	280 mm
51 – 70	140 mm	175 mm	175 mm	210 mm
31 – 50	126 mm	140 mm	140 mm	175 mm
≤ 30	105 mm		126 mm	

Tabuľka 25: Základná výška písma na značkách podľa 3.3.2.2 bod 2

Skupina značiek		Prízemné	Výškové
Ohlasovacia tabuľa, Smerová predzvešť na diaľnici a Smerová návěšť na diaľnici okrem značiek vyznačujúcich odpočívadlá s obmedzenými službami †	štandardná výška podľa 3.3.2.5	350 mm	420 mm
	redukovaná výška podľa 3.3.2.5	280 mm	350 mm
farebné vložky na značkách Smerová predzvešť na diaľnici a Smerová návěšť na diaľnici			
ostatné značky vrátane farebných vložiek na nich	mimo odpočívadla ‡	210 mm	280 mm
	na odpočívadle ‡		
† Odpočívadlom s obmedzenými službami sa rozumie také odpočívadlo, ktoré nie je vybavené súčasne čerpacou stanicou v zmysle 2.11.6.3 a reštauráciou alebo občerstvením			
‡ Značky na odpočívadle umiestnené v blízkosti vjazdu sa posudzujú ako značky mimo odpočívadla.			

3.3.2.3 Použitie základnej výšky písma a odvodených výšok písma

V základnej výške písma sa vyobrazujú texty obsahujúce základné informácie, ktoré daná dopravná značka poskytuje. Od základnej výšky písma sa tiež odvodzujú rozmery ostatných informačných prvkov, ich vzájomné vzdialenosti a vzdialenosti od lemovania, resp. od okraja farebnej vložky.

Doplňujúce informácie sa uvádzajú v zmenšenej výške písma odvodennej od základnej výšky písma v pomere určenom osobitnými TP alebo v [T7]. Doplnjúcimi informáciami sú najmä čísla cestných ťahov, medzinárodné poznávacie značky, vzdialenosti k miestu odbočenia, jednotky „km“ pri uvádzaní vzdialenosti k cieľu a pod.

¹⁵³ [Z19] Príloha č. 4, časť IV.2 až IV.4

3.3.2.4 Použitie výšok písma pre šípové smerníky na iných značkách

Výšky písma, ktoré tabuľka 24 určuje pre šípové smerníky (Z 364 až 367) možno použiť aj na ostatných smerových značkách mimo diaľnice a na iných ako smerových značkách, ak sú umiestnené na ceste, pre ktorú platia všetky nasledujúce podmienky:

1. ide o smerovo nerozdelenú cestu,
2. v danom úseku je najviac jeden priebežný jazdný pruh v oboch smeroch premávky,
3. šírka vozovky a spevnených krajníc spolu je $\leq 8,5$ metra,
4. ide o úsek s ročným priemerom denných intenzít cestnej premávky ≤ 5000 skv / deň.

3.3.2.5 Štandardná a redukovaná základná výška písma na diaľniciach

Na značkách Ohlasovacia tabuľa, Smerová predzvesť na diaľnici a Smerová návesť na diaľnici určuje tabuľka 25 základnú výšku písma štandardne o 70 mm vyššiu ako na ostatných smerových značkách na diaľniciach – to sa nevzťahuje na farebné vložky na týchto značkách.

Základnú výšku písma na týchto značkách však možno v súlade s citovanou tabuľkou redukovať na rovnakú výšku ako na ostatných smerových značkách na diaľnici, ak je daná značka umiestnená:

1. na diaľnici na území mestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie alebo
2. na diaľnici, ktorá má v úsekoch bez manévrovacích pruhov šírku pravej spevnenej krajnice (vrátane krajnicovej čiary) menej ako 2,0 m,

príčom sa však takáto redukcia musí konzistentne aplikovať na celej postupnosti značiek označujúcich to isté odbočenie (prípojku, uzol, odpočívadlo).

3.3.2.6 Zväčšenie a zmenšenie základnej výšky písma

Ak je to v danom prípade účelné, smú sa základné výšky písma podľa 3.3.2.2 až 3.3.2.5 zväčšiť o najviac 70 mm, pričom sa smú použiť len výšky písma uvedené v 3.3.2.2. Takéto zväčšenie základnej výšky písma sa musí konzistentne aplikovať na celej postupnosti značiek označujúcich to isté odbočenie (prípojku, uzol, odpočívadlo).

V tuneli možno použiť menšiu základnú výšku písma ako vyplýva zo 3.3.2.2 až 3.3.2.5, pričom sa smú použiť len výšky písma uvedené v 3.3.2.2. Takto sa však smie postupovať len ak je to v danom prípade nevyhnutné, pričom zmenšenie základných výšok písma sa musí konzistentne aplikovať v celej dĺžke tunela.

3.3.2.7 Zväčšenie základnej výšky písma pri zvlášť vysoko umiestnených značkách

Ak sa značka umiestňuje výškovo a jej spodná hrana sa nachádza vo výške významne presahujúcej 6,0 m nad najvyšším bodom vozovky (prípustnosť takéhoto umiestnenia pozri v 3.5.2), smie sa základná výška písma podľa 3.3.2.2 až 3.3.2.5 zväčšiť:

- zo 175 mm na 210 mm,
- o 70 mm v prípade ostatných výšok písma.

Ak sa spodná hrana značky nachádza vo výške $\geq 8,0$ m nad najvyšším bodom vozovky, zväčšuje sa základná výška v zmysle vyššie uvedeného vždy.

Na rozdiel od prípadov podľa 3.3.2.6 sa takéto zväčšenie základnej výšky písma neaplikuje na celej postupnosti značiek označujúcich to isté odbočenie, ale len na značkách, ktorých spodná hrana sa nachádza vo výške presahujúcej vyššie uvedené hodnoty.

3.3.2.8 Šípové smerníky k zvláštnym a turistickým cieľom miestneho významu

V obci sa na šípových smerníkoch použije základná výška písma 105 mm až do jazdnej rýchlosti ≤ 50 km/h určenej podľa 3.1.2, ak sú na spoločnom nosiči umiestnené výlučne šípové smerníky bielej alebo hnedej farby vyznačujúce len ciele miestneho dopravného významu (napr. školu, miestny úrad, kostol, miestne múzeum a pod.).

3.3.3 Lemovanie a zaoblenie rohov

Lemovanie sa na značkách s variabilnými rozmermi so základnou plochou svetlej farby skladá z čierneho lemu a kontrastného prúžku rovnakej farby ako základná plocha a na značkách so základnou plochou tmavej farby je tvorené kontrastným prúžkom bielej farby.

Hrúbky lemu a kontrastného prúžku a polomer zaoblenia rohov r_1 určuje tabuľka 26, Polomery zaoblenia podkladových dosiek, resp. ochranných okrajov (r_2 , r_3) uvádza [T7], čl. 3.5.3. Hodnoty podľa tabuľky možno nahradiť tiež hrúbkami určenými ekvivalentnými jednotkami E nasledovne:

1. lemovanie značiek so svetlou základnou plochou:
 - a) výška písma ≤ 175 mm: lem 1,25 E, kontrastný prúžok 0,75 E,
 - b) výška písma > 175 mm: lem 0,9 E, kontrastný prúžok 0,6 E,
2. lemovanie značiek s tmavou základnou plochou:
 - a) výška písma ≤ 210 mm: bez lemu, kontrastný prúžok 1,5 E,
 - b) výška písma > 210 mm: bez lemu, kontrastný prúžok 1,0 E,
3. polomer zaoblenia rohov r_1 :
 - a) výška písma ≤ 210 mm: 3,0 E,
 - b) výška písma > 210 mm: 2,0 E.

Tabuľka 26: Lemovanie a zaoblenie rohov značiek s variabilnými rozmermi (mm)

Výška písma	Značky so svetlou základnou plochou		Značky s tmavou základnou plochou	Polomer zaoblenia rohov r_1
	lem	kontrastný prúžok	kontrastný prúžok	
105	20	10	20 alebo 25	40 alebo 50
126	20	15	25 alebo 30	50 alebo 60
140	25	15	30	60
175	30	20	35	70
210	30	20	40	80
280	35	25	40	80
350	45	30	50	100
420	55	35	60	120

3.3.4 Vkládanie a pripájanie čísel cestných ťahov

Pri vložení do smerovej značky sa Z 350 až 354 vyobrazujú v rozmeroch 10 x 16 E (výška x šírka) v závislosti od základnej výšky písma (pozri 3.3.2).

Ak sa Z 350 až 354 umiestňujú ako samostatné tabuľky nad smerovou značkou, používajú sa v závislosti od základnej výšky písma v rozmeroch, ktoré určuje tabuľka 27.

Tabuľka 27: Rozmery Z 350 až 354 umiestnených nad smerovou značkou (mm)

Základná výška písma	Rozmery (výška x šírka)	Poznámka
105, 126	175 x 280	zodpovedá veľkosti 1 značiek s pevnými rozmermi
140, 175	250 x 400	zodpovedá veľkosti 2 značiek s pevnými rozmermi
210, 280	350 x 560	zodpovedá veľkosti 3 značiek s pevnými rozmermi
350	500 x 800	
420	600 x 960	

Z 351 Číslo cesty III. triedy sa nepoužíva ako samostatná značka – používa sa výlučne len ako vložená do smerových značiek.

3.3.5 Šípové smerníky

Na šípových smerníkoch sa používajú základné výšky písma 105 mm, 126 mm, 140 mm a 175 mm a ciele sa vyobrazujú v najviac dvoch riadkoch. Šípové smerníky možno použiť len pri jazdnej rýchlosti ≤ 100 km/h, v prípade výškového umiestnenia pri jazdnej rýchlosti ≤ 70 km/h. Pri vyšších jazdných rýchlostiach sa používajú výlučne značky s individuálnymi rozmermi (spravidla veľkoplošné).

Šípové smerníky sa vyhotovujú v preddefinovaných rozmerových formátoch, ktoré uvádza tabuľka 28, v závislosti od jazdnej rýchlosti, počtu riadkov a potrebnej šírky na vyobrazenie obsahu.

Tabuľka 28: Rozmerové formáty šípových smerníkov (mm)

Výška písma	1-riadkové		2-riadkové	
	Výška	Šírky	Výška	Šírky
105	350	1250, 1500, 1750, 2000	450	1500, 1750, 2000
126	400	1500, 1750, 2000, 2250, 2500	500	1750, 2000, 2250, 2500
140	450	1750, 2000, 2250, 2500, 2750	550	2000, 2250, 2500, 2750
175	550	2250, 2500, 2750, 3000, 3250	700	2500, 2750, 3000, 3250

Polomer r_1 zaoblenia vonkajších rohov šípových smerníkov je 40 mm pri výške písma 105 mm, inak 60 mm. Polomer r_1 zaoblenia vnútorných (prechodových) rohov šípových smerníkov je 3-násobkom polomeru zaoblenia vnútorných rohov, t. j. 120 mm pri výške písma 105 mm, inak 180 mm. Spôsob stanovenia polomerov zaoblenia rohov podkladových dosiek, resp. ochranných okrajov (r_2 , r_3) uvádza [T7], čl. 3.5.3.

Podľa návrhových vzorov ustanovených v [T7] sa navrhne vyobrazenie príslušnej značky pre vopred určenú výšku značky, danú základnou výškou písma. Šírka značky sa následne určí ako najnižšia z vopred definovaných šírok, v ktorej je možné daný návrh vyobraziť. Návrhové vzory obsahujú rastrové vzdialenosti, ktoré sa pri konverzii na milimetre upravujú ich skrátením, resp. predĺžením analogicky ako pri značkách s individuálnymi rozmermi (pozri 3.3.6.3); namiesto rastrového modulu pre šírku sa vyberie šírka z vopred definovaných rozmerových formátov.

Ak sa spoločne umiestňuje viac takýchto značiek nad sebou, musia mať rovnakú šírku: táto je daná šírkou tej zo značiek, ktorá potrebuje na vyobrazenie obsahu najväčšiu šírku. Úprava ostatných značiek na túto šírku sa vykonáva analogicky ako obdobná úprava značiek s individuálnymi rozmermi (pozri 3.3.6.5).

3.3.6 Značky s individuálnymi rozmermi

3.3.6.1 Vymedzenie

Individuálne rozmery dané vyobrazeným obsahom majú všetky značky s variabilnými rozmermi s výnimkou šípových smerníkov. Tieto značky sú spravidla veľkoplošné.

Použijú sa najmenšie rozmery, ktoré vyplývajú z:

1. vytvorenia základného návrhu značky podľa zásad uvedených v osobitných TP alebo podľa zodpovedajúceho návrhového vzoru ustanoveného v [T7], z čoho vyplýva návrhový rozmer danej značky,
2. úpravy návrhového rozmeru na rastrový rozmer (pozri 3.3.6.4)
3. v prípade spoločného umiestnenia viacerých značiek so zarovnaním na rovnakú šírku a/alebo výšku (pozri 3.3.6.5).

3.3.6.2 Rozmiestnenie šípok na pruhovo orientovaných značkách

Pruhovo orientované značky sú smerové značky umiestnené nad vozovkou, ktoré vyznačujú radenie do jednotlivých jazdných pruhov v priečnom profile, v ktorom sú umiestnené.

V zásadách podľa osobitných TP a v návrhových vzoroch ustanovených v [T7] reprezentuje základnú vzdialenosť medzi osami šípok umiestnenými nad jednotlivými vyznačenými jazdnými pruhmi jednotka „P“. Táto vzdialenosť sa odvíja od širokých jazdných pruhov, no nemusí im nevyhnutne zodpovedať.

Šípky sa umiestňujú tak, aby sa nachádzali nad jednotlivými vyznačenými jazdnými pruhmi, a to približne v ich osi. Šípky možno z priestorových dôvodov primerane vyosiť, vždy však musí byť

z umiestnenia zrejme, ku ktorému jazdnému pruhu sa daná šípka vzťahuje. Vzďialenosť osi šípky od okraja príslušného jazdného pruhu nesmie byť menšia ako 500 mm. Vzďialenosť „P“ preto môže byť aj väčšia alebo menšia ako je vzďialenosť osí jazdných pruhov. Maximálna prípustná vodorovná vzďialenosť medzi osami dvojice susedných šípok je 6500 mm.

Vodorovné vzďialenosti medzi osami jednotlivých dvojíc susedných šípok na jednej značke sú rovnaké a zodpovedajú hodnote „P“.

To rovnako platí aj pre dvojice susedných šípok naprieč viacerými značkami umiestnenými v jednom priečnom reze, avšak vodorovné vzďialenosti medzi osami krajných šípok susedných značiek možno z priestorových dôvodov skrátiť alebo predĺžiť o najviac 50 % voči základnej zvolenej hodnote jednotky „P“.

3.3.6.3 Kompenzácie

V niektorých prípadoch je za účelom potlačenia vizuálnych klamov potrebné pri návrhu značky vykonať kompenzácie oproti základnému návrhovému vzoru. Kompenzácie sa vykonávajú s ohľadom na konkrétnu situáciu nasledovne:

- pridaním kompenzačnej medzery 0,5 E až 1 E nad cieľový blok, ktorého najvyšší cieľ obsahuje verzálku s diakritikou (napr. Žilina, Banská Štiavnica, Čierne Kláčky apod.) a tento cieľový blok sa vizuálne nachádza pod horným okrajom značky vo vzďialenosti do 7 E alebo pod farebnou vložkou; alt. posunom takéhoto cieľového bloku o 0,5 E nadol,
- vertikálnym posunom cieľa obsahujúceho verzálku s diakritikou o 0,5 E nadol, ak sa nachádza vnútri cieľového bloku,
- pridaním kompenzačnej medzery 0,5 E až 1 E pod cieľový blok, ktorého najnižší cieľ obsahuje viacero znakov g, j, p, q alebo y, pričom sa tento cieľový blok vizuálne nachádza nad spodným okrajom značky vo vzďialenosti do 7 E alebo nad farebnou vložkou, prípadne blízko nad iným výrazným informačným prvkom (napr. číslom cestného ťahu),
- vertikálnym posunom cieľa obsahujúceho viacero znakov g, j, p, q alebo y o 0,5 E nahor, ak sa nachádza vnútri cieľového bloku,
- zväčšením vertikálnej medzery medzi riadkami cieľového bloku s nižšou výškou, ak sú vedľa seba umiestnené cieľové bloky s významne odlišnými výškami (typicky 2-riadkový a 4-riadkový cieľový blok vedľa seba); zväčšenie je o 25 % až 50 % (t. j. na 5 E až 6 E),
- ak zásady alebo návrhové vzory pre danú značku zväčšujú rastrovú vzďialenosť (pozri 3.3.6.4) nad a pod cieľovým blokom o 0,5 E (spravidla v prípade portálových značiek), namiesto pridaní kompenzačnej medzery nad alebo pod cieľový blok sa celý cieľový blok posunie o 0,5 E nadol alebo nahor (t. j. rastrové vzďialenosti nad/pod cieľovým blokom zmenia z typicky 5,5 E / 4,5 E na 6 E / 4 E pri posune nadol, resp. na 5 E / 5 E pri posune nahor).

3.3.6.4 Úprava na rastrový rozmer

Vytvorením základného návrhu značky podľa osobitných TP alebo podľa [T7] sa zistí návrhový rozmer značky, ktorý sa pre výrobné účely upravuje na rastrový rozmer. Rastrový rozmer značky je rozmer, pri ktorom sú výška a šírka značky presným násobkom hodnoty 100 mm (tzv. rastrový modul). Pri úprave sa postupuje nasledovne:

- ak je príslušný návrhový rozmer násobkom rastrového modulu, neupravuje sa,
- ak je rozdiel medzi návrhovým rozmerom a najbližším nižším násobkom rastrového modulu $\leq 30\%$ rastrového modulu, zmenší sa rozmer na najbližší nižší násobok rastrového modulu, avšak len za predpokladu, že to je možné vykonať podľa odseku nižšie pod odrážkami,
- ak nie sú splnené podmienky podľa predchádzajúcej odrážky, zväčší sa rozmer na najbližší vyšší násobok rastrového modulu.

Samotná úprava sa vykonáva predĺžením alebo skrátením vzďialeností, ktoré sú v zásadách návrhu danej značky, resp. v návrhovom vzore vymedzené ako rastrové vzďialenosti. Ak sú definované dve rastrové vzďialenosti, rozdiel medzi návrhovým a rastrovým rozmerom sa rozloží rovnomerne medzi obe rastrové vzďialenosti tak, že polovica tohto rozdielu sa pripočíta k / odpočíta od oboch rastrových vzďialeností; hodnoty možno zaokrúhliť na celé milimetre tak, že sa jedna

zaokrúhli nadol a druhá nahor na celé milimetre tak, aby súčet oboch hodnôt zodpovedal celkovej hodnote oboch rastrových vzdialeností (napr. ak sa rozdeľuje hodnota 65 mm, možno túto rozdeliť na 32 mm a 33 mm namiesto dva krát 32,5 mm). Zmenšiť rozmer na najbližší nižší násobok rastrového modulu je prípustné iba v prípade, ak tým nedôjde k skráteniu žiadnej z rastrových vzdialeností o viac ako 15 %.

V prípade značiek v tuneloch alebo v iných lokalitách s objektívnymi priestorovými obmedzeniami možno od úpravy na rastrový rozmer upustiť alebo použiť menší rastrový modul.

V prípade šípových smerníkov plnia úlohy rastrového modulu v horizontálnom smere prípustné šírky preddefinovaných rozmerových formátov; šírkový rastrový modul šípových smerníkov je tak 250 mm (preddefinované formáty majú vždy šírku, ktorá je násobkom 250 mm).

3.3.6.5 Vzájomné dorovnanie výšky alebo šírky spoločne umiestnených značiek

Ak sa umiestňuje na spoločnú nosnú konštrukciu (napr. portál) viac značiek s variabilnými rozmermi, upravujú sa ich rastrové rozmery na výrobné rozmery nasledovne:

- pri umiestnení vedľa vozovky musia mať nad sebou umiestnené značky rovnakú šírku, ktorá sa prispôsobuje značke s najväčšou rastrovou šírkou,
- pri umiestnení nad vozovkou musia mať vedľa seba umiestnené značky rovnakú výšku, ktorá sa prispôsobuje značke s najväčšou rastrovou výškou,
- pri umiestnení dvojice značiek na dvojramenný stožiar (T-stožiar) alebo pri vyobrazení dvojice značiek vedľa seba na spoločnej podkladovej doske so spoločným kontrastným prúžkom prípadne lemom, musia mať obe rovnakú výšku; šírky oboch značiek sa môžu líšiť, avšak šírka užšej z dvojice značiek nesmie byť menšia ako 75 % šírky širšej značky.

Pri vzájomnom zarovnávaní výšky a/alebo šírky značiek sa postupuje analogicky ako pri úprave na rastrový rozmer s tým rozdielom, že rozmery sa v tomto prípade môžu iba zväčšovať.

3.3.6.6 Umiestnenie viacerých značiek na spoločnú podkladovú dosku

Viacero smerových značiek, ktoré sa umiestňujú spoločne nad sebou alebo vedľa seba, sa okrem nižšie uvedených výnimiek vyobrazuje na spoločnej podkladovej doske.

Pri ich vyobrazovaní sa postupuje nasledovne:

- ak majú všetky značky základnú plochu tmavej farby, vyobrazia sa tak, že každá dvojica susedných značiek má spoločný kontrastný prúžok,
- ak majú všetky značky základnú plochu svetlej farby, vyobrazia sa tak, že každá dvojica susedných značiek má spoločný lem; kontrastný prúžok sa medzi značkami nenachádza,
- ak sa kombinujú značky so základnými plochami tmavých a svetlých farieb, nevyobrazia sa na spoločnej podkladovej doske, ale každá značka na samostatnej podkladovej doske.

Ak sú značky umiestnené nad sebou, vyobrazenie na spoločnej podkladovej doske sa podľa miestnych podmienok a potrieb môže, ale nemusí použiť.

Ak sú značky umiestnené vedľa seba, vyobrazia sa na spoločnej podkladovej doske, ak tomu nebránia iné zásady alebo okolnosti.

Zásadne sa na spoločnej podkladovej doske nevyobrazujú:

1. pruhovo orientované značky – oddelenie značiek v tomto prípade vizuálne separuje rôzne smery jazdy, ktoré nemajú spoločný jazdný pruh,
2. značky umiestňované na T-stožiaroch – oddelenie značiek vizuálne zvýrazňuje smery jazdy okolo deliaceho ostrovčeka, ku ktorým sa príslušné značky vzťahujú.

3.4 Písmo a texty

3.4.1 Druhy písma

3.4.1.1 Nepremenné a spojité premenné zvislé dopravné značky

Druhy písma na nepremenných a spojitých premenných ZDZ uvádza tabuľka 29.

Výška písma na značkách s pevnými rozmermi je určená v [T7] na zodpovedajúcich vzorových listoch a v čl. 3.4.5.

Výška písma na značkách s variabilnými rozmermi sa určuje podľa 3.3.2.

Tabuľka 29: Druhy písma na nepremenných a spojitých premenných ZDZ

Druh textu	Abeceda	Normálne písmo	Úzke písmo
základný text	latinka	Tern Regular Abcdefg	Tern Narrow Abcdefg
ekvivalent základného textu v jazyku národnostnej menšiny †	latinka	Tern Italic Abcdefg	Tern Narrow Slanted ‡ Abcdefg
	cyrilika	Neue Frutiger Regular * АБВГДЕЖ	Neue Frutiger Regular Condensed * АБВГДЕЖ
† Názov uvedený na Z 307 a Z 308 sa považuje za základný.			
‡ Písmo Tern Narrow Slanted je odvodené z písma Narrow naklonením znakov o 10° doprava.			
* Písma Neue Frutiger obsahujú znaky cyriliky vo vydaniach Cyrillic, Paneuropean a World.			

Kde je to možné, preferuje sa používanie normálneho rezu písma (Tern Regular, Tern Italic, resp. Neue Frutiger Regular). Úzky rez písma sa smie používať iba v nevyhnutnom rozsahu pri nedostatku miesta alebo ak je to účelné z hľadiska vzájomného zarovnanie rôznych informačných prvkov značky. Na značkách s pevnými rozmermi sa normálny a úzky rez písma spravidla nekombinujú, na značkách s variabilnými rozmermi je kombinácia rezov prípustná.

Medzery medzi znakmi sú určené metrikou príslušného písma. Pri nedostatku miesta sa smú medzery medzi znakmi rovnomerne zredukovať o najviac 15 %. Deformovanie (zužovanie, rozširovanie...) znakov v horizontálnej alebo vertikálnej rovine je neprípustné.

3.4.1.2 Nespojité premenné dopravné značky

Druhy písma na nespojitých premenných zvislých dopravných značkách vyhotovených z matice diód s výškou minimálne 20 pixelov a so šírkou minimálne 96 pixelov uvádza tabuľka 30; pri výške menej ako 20 pixelov alebo šírke menej ako 96 pixelov sa texty vyobrazujú vo vhodnom písme prispôbenom konštrukcii danej značky. V prípade značiek s viacerými riadkami textu sa podmienka výšky do 20 pixelov vzťahuje k riadku textu.¹⁵⁴

Tabuľka 30: Druhy písma na nespojitých premenných ZDZ

Matica výšky 20 pixelov	Matica výšky 24 pixelov	Matica výšky 31 (32) pixelov
TernVMS 20 Abcdefg	TernVMS 24 Abcdefg	TernVMS 31 Abcdefg

Výška písma (t. j. rozteč pixelov v nadväznosti na celkový počet pixelov v matici) sa určuje podľa 3.2.6.1. Medzery medzi znakmi sa smú zredukovať o 1 pixel.

Ak si to vyžaduje rozsah alebo druh poskytovaných informácií na príslušnej PDZ, možno výnimočne použiť vhodné iné, najmä zúžené písmo namiesto vyššie stanovených písiem aj na značkách, ktorých rozmery presahujú uvedené limity.

¹⁵⁴ Napr. dvojriadková informačná PDZ s výškou riadku 18 px a medzerou 4 px medzi riadkami má síce celkovú výšku 40 pixelov, avšak v tomto prípade sa uplatní možnosť použiť iné vhodné písmo vzhľadom na to, že každý riadok môže (s ohľadom na medzeru medzi riadkami) využiť menej ako 20 pixelov.

3.4.2 Zásady používania textov

3.4.2.1 Rozsah textu

Na dopravných značkách sa používa najmenšie možné množstvo textu, ktoré je nevyhnutné na zrozumiteľné ustanovenie príslušnej regulácie alebo vyjadrenie príslušnej výstrahy alebo informácie. Pokiaľ je to možné, opakovane sa používajú tie isté frázy a vzory na vyjadrenie rovnakej výstrahy, regulácie alebo informácie; prednostne sa používajú formulácie podľa [Z19], formulácie stanovené v 3.10 a vzory textov dodatkových tabuliek ustanovených v [T7].

3.4.2.2 Jazyk a gramatika

Texty sa uvádzajú v štátnom jazyku, s výnimkou názvov zahraničných cieľov, ktoré sa v zmysle [Z20] uvádzajú úradnom v jazyku štátu, na ktorého území ležia (napr. „Břeclav“, „Wien“, „Győr“, „Stary Sącz“, „Uzhhorod“) a výnimkou textov podľa 3.4.2.3 a 3.4.2.4. Názvy cieľov na Ukrajine sa prepisujú do latinky použitím ukrajinskej úradnej transliterácie tak, ako je kodifikovaná v dokumentoch Organizácie spojených národov.

Texty v štátnom jazyku sa uvádzajú v súlade s pravidlami slovenského pravopisu. Vzhľadom na to, že texty na dopravných značkách obvykle netvorí celé vety, začínajú sa frázy malými písmenami okrem prípadov, keď sa začínajú vlastným menom.

Názvy cieľov sa začínajú vždy veľkým písmenom, nakoľko názov cieľa je vlastným menom aj v prípade, ak nejde o geografický názov (napr. Centrum, Radnica...). V prípade dvojčlenných názvov v tvare cieľ-podcieľ (napr. Nitra-Centrum) sa veľkými písmenami začínajú oba názvy.

Uvádzať text alebo jeho časť výlučne veľkými písmenami sa smie iba v prípade, ak ide o všeobecne známu skratku (napr. „STK“, „Most SNP“) alebo o označenie určené pravidlami cestnej premávky (napr. „BUS“, „TAXI“).

3.4.2.3 Texty v inom ako štátnom jazyku

Ustanovenia tohto článku sa nevzťahujú na názvy cieľov.

Texty v inom ako štátnom jazyku sa na zvislých dopravných značkách používajú v rozsahu, v ktorom to požaduje alebo povoľuje platná legislatíva. Text v inom ako štátnom jazyku sa uvádza pod textom v štátnom jazyku, príp. vpravo od neho, pričom musí ísť o významovo čo najpresnejší (nie nevyhnutne doslovný) preklad textu v štátnom jazyku tak, aby tento preklad bol v súlade s terminológiou platnou v danom jazyku pre pravidlá cestnej premávky a dopravné značenie. Texty v inom ako štátnom jazyku sa uvádzajú v súlade s pravidlami pravopisu príslušného jazyka.

V jednom priečnom reze sa smú na dopravných značkách použiť spolu najviac tri jazyky (t. j. štátny jazyk a najviac dva iné jazyky ako štátny jazyk).

Text v inom ako štátnom jazyku sa musí uvádzať tak, aby jeho použitie nemalo negatívny vplyv na čitateľnosť a zrozumiteľnosť dopravnej značky alebo zostavy viacerých spoločne umiestnených dopravných značiek, najmä nesmie neprimerane predlžovať čas potrebný na prečítanie a pochopenie dopravného značenia. Vzhľadom na to sa musia texty v oboch, resp. všetkých troch jazykoch navrhovať čo najstručnejšie, súčasne však bez straty zrozumiteľnosti.

Výška písma použitá pre text v inom ako štátnom jazyku nesmie byť väčšia ako výška písma použitá pre príslušný text v štátnom jazyku; pokiaľ je to možné, má byť táto výška rovnaká.

Na dodatkových tabuľkách sa musia dodržať limity počtu riadkov definované v 3.10.1.2.

3.4.2.4 Uvádzanie informácií na dopravných značkách v jazyku národnostnej menšiny

Na území obce podľa [Z4] § 2 ods. 1 (ďalej len „menšinová obec“) sa v súlade s ustanoveniami uvedeného zákona uvádzajú nápisy na dopravných značkách popri štátnom jazyku aj v jazyku národnostnej menšiny. V zmysle [Z4] sa pojem „obec“ chápe v zmysle zákona o obecnom zriadení ([Z3]), preto územie obce zahŕňa aj cesty nachádzajúce sa z hľadiska pravidiel cestnej premávky mimo obce (všetky katastrálne územia danej obce).

1. V menšinovej obci sa musia sa uviesť v jazyku národnostnej menšiny nasledujúce texty:
 - a) Označenie obce alebo jej miestnej časti sa tam, kde je umiestnená Z 305 Obec vždy uvádza aj v jazyku národnostnej menšiny, a to na Z 307 Označenie obce v jazyku národnostnej menšiny. Na Z 307 sa vyznačí názov obce alebo miestnej časti v podobe, v akej je uvedený v [Z14], pričom sa výnimočne smie z priestorových dôvodov skrátiť. Ak miestna časť menšinovej obce nie je uvedená v [Z14], vyznačí sa miestne zaužívaný názov v jazyku národnostnej menšiny v podobe určenej orgánmi miestnej samosprávy. Bližšie ustanovenia o používaní Z 307 uvádza 3.9.2.1.

- b) Ustanovenia predchádzajúceho odseku sa rovnako vzťahujú na použitie Z 308 Označenie konca obce v jazyku národnostnej menšiny v polohe Z 306 Koniec obce.
 - c) Ak je výstražná značka doplnená dodatkovou tabuľkou Z 509, na ktorej je bližšie špecifikovaná povaha nebezpečenstva, uvedie sa na bezprostredne pod ňou umiestnenej dodatkovej tabuľke Z 509 povaha tohto nebezpečenstva v jazyku národnostnej menšiny.
 - d) Z 344 Varovná tabuľa sa dopĺňa dodatkovou tabuľkou Z 509 obsahujúcou nápis „protismer“ v zodpovedajúcom význame v jazyku národnostnej menšiny.
2. V menšinovej obci sa smú uviesť v jazyku národnostnej menšiny nasledujúce texty:
- a) Ak je na Z 245 Povinné zastavenie vozidla uvedený dôvod zastavenia, tento sa smie uviesť na dodatkovej tabuľke Z 509 v jazyku národnostnej menšiny.
 - b) Názov tunela uvedený na Z 322 Tunel sa smie uviesť aj v jazyku národnostnej menšiny, a to na dodatkovej tabuľke Z 509.
 - c) Názvy uvedené na Z 340 Miestna návesť sa smú uviesť aj v jazyku národnostnej menšiny, pričom sa uvádzajú priamo na danej značke. Ak to z priestorových dôvodov nie je možné, smú sa tieto názvy uviesť na samostatnej Z 340.
 - d) Názvy cieľov na smerových značkách sa smú uvádzať aj v jazyku národnostnej menšiny nasledovne:
 - i) v obci: na smerových návestiach (Z 362 až Z 368) a kde tomu nebránia priestorové obmedzenia a je to možné bez neprimeraných nákladov, aj na smerových predzvestiach (Z 360, Z 361),
 - ii) mimo obce len na smerových návestiach (Z 362 až Z 368), výnimočne tiež v odbočujúcom smere na smerovej predzvesti (Z 360, Z 361), ak sa obe značky nachádzajú na území menšinovej obce,
 - iii) na diaľnici len výnimočne, a to v odbočujúcom smere na Z 373 Smerová návesť na diaľnici; na iných značkách sa na diaľnici názov cieľa v jazyku národnostnej menšiny neuvádza.
 - e) Na značkách Z 392 až Z 396 vyznačujúcich obchádzku sa smú názvy cieľov uviesť aj v jazyku národnostnej menšiny. Na Z 392 sa uvádzajú priamo na značke, na Z 393 až Z 396 sa uvádzajú buď priamo na danej značke alebo na samostatnej značke.
 - f) Akékoľvek informácie textového charakteru uvedené na dodatkovej tabuľke Z 509 Spresňujúce informácie, bez ohľadu na to, pod akou značkou je umiestnená, sa smú uviesť na bezprostredne pod ňou umiestnenej dodatkovej tabuľke Z 509 v jazyku národnostnej menšiny.
3. V jazyku národnostnej menšiny sa neuvádzajú nápisy regulačného charakteru so stanoveným významom podľa legislatívy (napr. nápisy označujúce zónovú značku, bicyklovú cestu, dodatkové tabuľky s výnimkou Z 509, pojmy „rezidenti“, „dopravná obsluha“ atď.). V jazyku národnostnej menšiny sa tiež neuvádzajú texty majúce charakter symbolu (napr. STOP, TAXI, WC, LPG, BUS, Polícia atď.).

Ak sa názvy cieľov na území Slovenskej republiky uvádzajú aj v jazyku národnostnej menšiny, použije sa znenie zodpovedajúce gramatickému tvaru v danom jazyku, pričom názvy v ukrajinskom a rusínskom jazyku sa uvádzajú v cyrilike (t. j. na rozdiel od zahraničných cieľov sa neuplatňuje transliterácia).

Názvy obcí a miestnych častí obcí sa na iných značkách ako Z 307 Označenie obce v jazyku národnostnej menšiny smú uvádzať len v tých jazykoch národnostnej menšiny, v ktorých je daná obec alebo miestna časť obce označená značkou Z 307, pričom sa daný názov uvedenie v rovnakej podobe ako na Z 307, s prípadným skrátením z priestorových dôvodov (ak to pravidlá pravopisu daného jazyka umožňujú).

Názvy miestnych cieľov sa uvádzajú v jazyku národnostnej menšiny v kodifikovanej podobe, kde je to možné (napr. názvy verejných priestranstiev), inak v zaužívannej podobe. To sa primerane vzťahuje aj na názvy turistických cieľov.

K vyznačovaniu textov v jazyku národnostnej menšiny na dodatkovej tabuľke Z 509 pozri tiež [T7], čl. 3.6.5.

3.4.2.5 Skracovanie textov

Texty sa obvykle uvádzajú v úplnom tvare. Pri nedostatku miesta sa smú skracovať, avšak len tak, aby skrátením nedošlo k zámene významu alebo k nezrozumiteľnosti textu. Označenia okresov používané na evidenčných číslach vozidiel, ani iné skratky, ktorých význam nie je všeobecne známy a jednoznačne zrozumiteľný, sa na dopravných značkách nesmú používať.

Pri skracovaní názvov cieľov sa skracuje ich rozvíjajúca (prívlastková) časť. V prípade nesídelných názvov sa prednostne skracuje tá časť názvu, ktorá je druhovým označením objektu (napr. „Tichá dolina“ – „Tichá dol.“); to tiež platí pri sídelných cieľoch, kde je rozlišujúcou časťou názvu prívlastok (napr. na rozlíšenie obcí „Kráľovičove Kračany“ a „Kostolné Kračany“ sa prednostne skracuje názov „Kračany“). V prípade viacerých prívlastkových častí sa prednostne skracuje tá prívlastková časť, ktorej význam je kontextovo zrejmý z lokality, v ktorej je dopravná značka umiestnená (napr. na Spiši sa prednostne skracuje prívlastok „Spišský“).

Tabuľka 31 predpisuje jednotné skracovanie niektorých často používaných prívlastkov. Prednostne sa použije základné skrátenie a ak to nepostačuje, môže sa použiť silné skrátenie (ak je definované). V tabuľke sú uvedené tvary prívlastkov v mužskom rode, predpísané skracovanie sa rovnako aplikuje aj na gramatické ekvivalenty v ženskom a strednom rode.

Ostatné prívlastky sa obvykle skracujú použitím prvej slabiky (napr. „Modrý Kameň“ na „Mod. Kameň“) alebo, ak je to vhodné z hľadiska pochopenia skratky, použitím prvej slabiky a prvého písmena druhej slabiky (napr. „Hrnčiarske Zalužany“ na „Hrnč. Zalužany“). Ak ani to nepostačuje, možno skrátiť prívlastok na jediné písmeno (napr. „Sklabinský Podzámok“ na „S. Podzámok“).

Z názvu možno vynechať doplnkový prívlastok na konci, ktorého vynechaním sa nes Stratí jedinečnosť názvu cieľa v kontexte lokality, v ktorom je dopravná značka umiestnená (napr. „Vranov nad Topľou“ na „Vranov“, nakoľko iné mesto alebo obec s týmto názvom neexistuje). Prívlastok v tvare „nad“ možno skrátiť prostredníctvom lomky (napr. „Nové Mesto n/V“); to neplatí pre prívlastky „pod“, „pri“ a podobne, ktoré sa skracujú zásadne prostredníctvom bodky (napr. „Ivanka p. D.“).

Rozlíšené názvy miestnych cieľov (napr. „Trnava-Modranka“) sa prednostne skracujú skrátením názvu obce a iba ak to nepostačuje, aj skrátením názvu miestneho cieľa. Kompasové názvy (napr. „Bratislava-Východ“) sa skracujú skrátením názvu obce; kompasový prídomek sa nikdy neskracuje. Pri rozlíšených názvoch miestnych cieľov a pri kompasových názvoch možno názov obce skrátiť až na jediné písmeno (napr. „T.-Modranka“, „B.-Východ“), avšak len v prípade, ak je názov obce uvedený v plnom tvare na tej istej značke alebo ak je názov obce súčasťou názvu uzla či výjazdu, kde sa takýto cieľ uvádza a súčasne je daná obec významným mestom.

Tabuľka 31: Skracovanie často používaných prívlastkov

Prívlastok	Základné skrátenie	Silné skrátenie	Prívlastok	Základné skrátenie	Silné skrátenie
Banský	Ban.	B.	Pohronský	Pohr.	P.
Dolný	Dol.	D.	Považský	Pov.	P.
Dunajský	Dun.	D.	Rimavský	Rim.	R.
Gemerský	Gem.	G.	Slovenský	Slov.	Sl. (príp. S.)
Hontiansky	Hont.	H.	Spišský	Sp.	S.
Horný	Hor.	H.	Šarišský	Šar.	S.
Hronský	Hron.	Hr. (príp. H.)	Starý	St.	S.
Kysucký	Kys.	K.	Svätý	Sv.	–
Liptovský	Lipt.	L.	Tekovský	Tek.	T.
Malý	M.	–	Turčiansky	Turč.	T.
Nitriansky	Nitr.	N.	Veľký	Veľ.	V.
Nižný	Niž.	N.	Vyšný	Vyš.	V.
Nový	N.	–	Záhorský	Záh.	Z.
Oravský	Orav.	Or. (príp. O.)	Zemplínsky	Zempl.	Z.

3.5 Umiestnenie na ceste

3.5.1 Orientácia

Zvislé dopravné značky sa umiestňujú tak, aby ich účastníci cestnej premávky, pre ktorých sú určené, ľahko a včas spozorovali.

Minimálna vzdialenosť v metroch, na ktorú musia byť značky viditeľné, ak rozhľad na ne nie je zakrytý iným vozidlom alebo prekážkou v cestnej premávke, závisí od jazdnej rýchlosti určenej podľa 3.1.2 a stanovuje ju tabuľka 32, pričom v upokojených premávkových priestoroch platia polovičné hodnoty. Tabuľka 32 sa nevzťahuje na značky umiestnené za odbočením a na značky regulujúce statickú premávku umiestnené pozdĺžne s osou vozovky.

Tabuľka 32: Vzdialenosť, na ktorú musia byť rozoznateľné značky

Jazdná rýchlosť v_d (km/h)	Vzdialenosť, z ktorej musia byť rozoznateľné značky (m)	
	Vysoká rozoznateľnosť	Štandardná rozoznateľnosť
$v_d < 50$	≥ 60	≥ 30
$50 \leq v_d < 70$	≥ 75	≥ 45
$70 \leq v_d < 100$	≥ 90	≥ 45
$v_d \geq 100$	≥ 120	≥ 60

Vysoká rozoznateľnosť sa požaduje pre Z 101 až Z 312 s výnimkou Z 270 až Z 273 a pre dodatkové tabuľky použité s týmito značkami. Pre ostatné značky postačuje štandardná rozoznateľnosť.

Ak nie je možné dodržať požiadavky na rozoznateľnosť regulačnej značky, musí sa použiť aj predbežná značka; to nevylučuje použitie predbežnej značky aj v iných prípadoch.

Značky nesmú obmedzovať rozhľad na cestu a jej blízke okolie, na iné značky a na dopravné zariadenia. Zvláštnu pozornosť je treba venovať vhodnému umiestneniu kilometrovníkov, najmä vo vzťahu k smerovým značkám.

Značky sa orientujú približne kolmo na os vozovky a sú vyobrazené voči smeru premávky, pre ktorý platia. Značky smú byť mierne pootočené tak, aby boli viditeľné aj z cesty, z ktorej sa odbočuje na cestu, na ktorej sú umiestnené, ak je to potrebné vzhľadom na ich účel a nedôjde tým k významnému obmedzeniu ich viditeľnosti spredu. To platí najmä pre značky regulujúce zákaz vjazdu. Pootočenie môže byť tiež potrebné v prípade značiek umiestnených v zákrutách s malým polomerom.

V križovatkách, najmä kosouhlých, na vjazdoch z príľahlých nehnuteľností a na obdobných miestach sa musia značky orientovať tak, aby neboli viditeľné pre tých účastníkov cestnej premávky, pre ktorých nie sú určené. Ak to nie je možné, musia sa použiť vhodné tienidlá, štíty alebo obdobné zariadenia. Takéto zariadenia sa podľa potreby použijú aj v prípade paralelne vedúcich ciest, ak by neprávne pochopenie toho, pre ktorých účastníkov cestnej premávky je daná značka určená, mohlo viesť k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Značku regulujúce statickú premávku, na ktorých sa vyznačuje smer ich platnosti bielu vodorovnou šípkou alebo šípkami,¹⁵⁵ musia byť orientované pozdĺžne alebo šikmo voči osi vozovky (pri šikmej orientácii je ich uhol voči osi vozovky cca 50 gon). Ostatné značky regulujúce statickú premávku musia byť orientované približne kolmo na os vozovky, s prípadným miernym pootočením ako je uvedené vyššie.

3.5.2 Poloha voči premávkovému priestoru

Podkladové dosky a nosiče prízemných dopravných značiek sa umiestňujú do nepremávkového priestoru, príp. na chodník a nesmú zasahovať do premávkového priestoru pre vozidlá. Vodorovná vzdialenosť hrany podkladovej dosky alebo nosiča od okraja premávkového priestoru pre vozidlá vrátane bicyklov je:

- v obci $\geq 0,5$ m, pri priestorových obmedzeniach výnimočne $\geq 0,3$ m,
- mimo obce a na diaľnici $\geq 1,5$ m; v prípade smerových značiek sa pri priestorových obmedzeniach výnimočne pripúšťa $\geq 1,0$ m.

¹⁵⁵ [Z19] Príloha č. 3, časť II, bod 44, odseky 4 a 5

Podkladové dosky a nosiče dočasných ZDZ v priestore pracoviska na ceste sa smú umiestniť na vozovke, ak nezasahujú do premávkového priestoru vymedzeného vodorovným značením a/alebo vodiacími dopravnými zariadeniami.

Minimálnu výšku spodnej hrany podkladovej dosky zvislej dopravnej značky nad úrovňou vozovky (chodníka, cestičky pre cyklistov atď.) určuje tabuľka 33; pri viacerých spoločne umiestnených značkách táto výška platí pre najnižšiu z nich.

Odchýľne od tejto tabuľky platí, že:

- spodná hrana podkladovej dosky dočasnej ZDZ v priestore pracoviska umiestnenej na vozovke smie byť vo výške $\geq 1,0$ m,
- spodná hrana podkladovej dosky Z 152 Návesť pred priecestím a Z 153 Výstražný križ, príp. dodatkovej tabuľke k Z 153 sa nachádza vo výške cca 1,0 m,
- spodná hrana podkladovej dosky Z 355 Kilometrovník sa nachádza vo výške cca 0,6 m a ak je táto značka umiestnená na zvodidle, vo výške 0,1 m až 0,2 m nad zvodidlom.

Tabuľka 33: Minimálna výška spodnej hrany ZDZ (m)

Lokalita	Smerové značky	Ostatné značky
nad vozovkou	5,0	4,5
nad pešou alebo cyklistickou infraštruktúrou	2,4	2,2
v deliacom ostrovčeku prízemne	1,0	0,6
pod návěstidlom svetelnej signalizácie prízemne	–	1,5
iné prízemné umiestnenie – v obci	2,0	2,0
iné prízemné umiestnenie – mimo obce a na diaľnici	1,5	2,0

Ak na to nie sú zvláštne dôvody, neumiestňujú sa značky do výšky vyššej ako stanovená minimálna výška. V prípade smerových značiek v obci v križovatke však môže byť stanovená minimálna výška nedostatočná vzhľadom na rozhladové pomery a spravidla je potrebné dodržať výšku aspoň 2,5 m. Do úvahy tiež treba brať rozhlad vodičov nákladných vozidiel.

Minimálna požadovaná výška nad vozovkou smie byť v konkrétnych prípadoch vyššia na základe požiadaviek iných predpisov; v prípade značiek umiestnených na portáli je potrebné brať do úvahy tiež požiadavky technických noriem na mimoriadne zaťaženie. Naopak, v lokalitách s obmedzenou podjazdnou výškou smú byť značky nad vozovkou umiestnené aj nižšie ako uvádza tabuľka 33, nie však nižšie ako spodná hrana prekážky obmedzujúcej podjazdnú výšku.

Maximálna výška spodnej hrany podkladovej dosky značky umiestnenej nad vozovkou je 6,0 m; pričom v prípade viacerých spoločne umiestnených značiek to platí pre najnižšiu z nich. Táto výška sa smie prekročiť, ak sa nad vozovkou nachádza trolejové vedenie alebo obdobná prekážka neumožňujúca dodržanie uvedenej výšky. Pri významnom prekročení uvedenej výšky je potrebné použiť mimoriadne zväčšené rozmery (značky s pevnými rozmermi) alebo zväčšenie základnej výšky písma (značky s variabilnými rozmermi) – podrobnosti pozri v 3.2.2.2 a 3.3.2.6.

Nosiče ZDZ umiestnených na chodníku sa musia umiestňovať tak, aby čo najmenej prekážali chodcom. V blízkom okolí základu nosiča takto umiestnenej značky sa pokiaľ možno nemá nachádzať dlažba chodníka, ale trávnatá plocha či inak od dlažby chodníka odlišená plocha, ktorú chodec ľahko spozoruje, pričom táto má byť oddelená od dlažby vhodnou obrubou a má zaberat' plochu minimálne 0,25 m², optimálne aspoň 0,50 m².

Základy a zvislé časti nosných konštrukcií výškovo umiestnených značiek sa umiestňujú výlučne v nepremávkovom priestore, pričom minimálna prípustná vzdialenosť k najbližšiemu premávkovému priestoru vrátane chodníka je 1,0 m.

3.5.3 Pozdĺžne vzdialenosti medzi značkami

Značky sa musia umiestňovať v dostatočných vzájomných vzdialenostiach tak, aby ich účastníci cestnej premávky stihli včas zaregistrovať, prečítať a pochopiť a súčasne aby tieto značky neodpútavali pozornosť vodiča od sledovania situácie v premávke viac ako je nevyhnutné.

Požiadavky na minimálne vzájomné vzdialenosti medzi značkami v závislosti od jazdnej rýchlosti určuje tabuľka 34.

Tabuľka 34: Vzájomná pozdĺžna vzdialenosť medzi značkami

Jazdná rýchlosť v_d (km/h)	Pozdĺžna vzdialenosť medzi značkami (m)	
	Smerové značky	Ostatné značky
$v_d < 50$	≥ 25	≥ 15
$50 \leq v_d < 70$	≥ 40	≥ 25
$70 \leq v_d < 100$	≥ 75	≥ 50
$v_d \geq 100$	≥ 150	≥ 100

Pokiaľ to nie je nevyhnutné, nemali by sa značky umiestňovať v minimálnych prípustných vzdialenostiach: za bežných okolností majú byť vzdialenosti medzi značkami aspoň 2-násobné oproti vyššie stanoveným minimám, obzvlášť v prípade značiek, pre ktoré sa podľa 3.5.1 požaduje vysoká rozoznateľnosť.

V križovatke a v jej bezprostrednom okolí sa v prípade nevyhnutnosti smú vzájomné vzdialenosti medzi značkami primerane skrátiť oproti hodnotám stanoveným vyššie.

Jednotlivé značky sa nesmú z pohľadu účastníkov cestnej premávky vzájomne vizuálne prekryvať.

Stanovené minimá sa nevzťahujú na vzdialenosť kilometrovníkov a značiek pre statickú premávku umiestnených šikmo na os vozovky alebo pozdĺžne s osou vozovky, k iným značkám a vzájomne medzi nimi, za predpokladu dodržania požiadavky vzájomného vizuálneho neprekryvania podľa predchádzajúceho odseku.

3.5.4 Umiestnenie v priečnom reze

Značky sa umiestňujú vpravo od vozovky. Ak je to v danom prípade účelné, smie sa značka namiesto toho umiestniť vľavo od vozovky alebo nad vozovkou.

Pri umiestnení regulačnej značky nad vozovkou sa musí dbať na to, aby nedošlo k zámene so značkou platnou len pre vyznačený jazdný pruh podľa 3.5.6: ak má takáto značka platiť pre celú šírku vozovky, musí sa umiestniť buď medzi vyznačenými jazdnými pruhmi (t. j. nad pozdĺžnou vodorovnou čiarou) alebo nad krajnicou alebo sa musí opakovať nad všetkými jazdnými pruhmi v danom smere premávky.

3.5.5 Opakovanie značiek v priečnom reze

Ak je to v danom prípade účelné, najmä na smerovo rozdelených cestách a pri nedostatočných rozhladových podmienkach, smie sa značka v priečnom reze opakovať umiestnením aj po ľavej strane vozovky a/alebo nad vozovkou.

Pri opakovaní regulačnej značky nad vozovkou sa musí dbať na to, aby nedošlo k zámene so značkou platnou len pre vyznačený pruh podľa 3.5.6.

3.5.6 Obmedzenie platnosti regulácií len na vyznačený jazdný pruh alebo pruhy

Ak má regulácia vyplývajúca z regulačnej značky platiť len pre určitý vyznačený jazdný pruh alebo pruhy, umiestňuje sa takáto značka nad vozovkou približne v osi zodpovedajúceho jazdného pruhu. Ako regulačné značky platné len pre vyznačený jazdný pruh sa smú použiť výlučne:

1. Z 224 Vyhradený pruh pre verejnú dopravu a zodpovedajúci variant Z 225,
2. zákazy vjazdu: Z 231 až Z 244,
3. Z 250 Najnižšia dovolená rýchlosť a Z 260 Koniec najnižšej dovolenej rýchlosti,
4. Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť a Z 263 Koniec najvyššej dovolenej rýchlosti,
5. výnimočne zákazy predchádzania: Z 254, Z 255, Z 264, Z 265,
6. Z 267 Koniec viacerých zákazov.

Pre iné značky je obmedzenie ich platnosti na vyznačený jazdný pruh neprípustné.

V prípade dočasného použitia v priestore prác na ceste sa namiesto umiestnenia regulačnej značky nad vyznačeným jazdným pruhom môže takáto regulácia vyznačiť vložением zodpovedajúcej regulačnej značky do pruhovej značky

Vloženie regulačnej značky do pruhovej značky možno použiť tiež ako trvalú úpravu, ak by umiestnenie značiek nad vozovkou bolo vzťahom na mieste pomery príliš finančne nákladné a súčasne platí:

1. v danom úseku sú najviac 2 jazdné pruhy v danom smere premávky alebo ide o pomerne krátky úsek, v ktorom je počet jazdných pruhov zvýšený na 3 (napr. v stúpaní),
2. mimo obce je značka opakovaná aj po ľavej strane vozovky, pričom ak ide o smerovo nerozdelenú cestu, nachádza sa v opačnom smere premávky len 1 jazdný pruh; od opakovania po ľavej strane vozovky však možno upustiť, ak sa regulácia vzťahuje len k pravému jazdnému pruhu.

Do pruhových značiek sa nesmie vkladať Z 224 a zodpovedajúci variant Z 225.

3.5.7 Pozdĺžne umiestnenie

3.5.7.1 Výstražné značky

Ak nie je pre konkrétnu značku určené inak, umiestňujú sa výstražné značky:

- v obci bezprostredne pred nebezpečenstvom, na ktoré upozorňujú, výnimočne do 50 m pred týmto miestom,
- mimo obce vo vzdialenosti 150 m až 250 m pred nebezpečenstvom, na ktoré upozorňujú; na diaľnici a na cestách s jazdnou rýchlosťou > 100 km/h sa táto vzdialenosť môže zvýšiť.

Ak je potrebné výstražnú značku umiestniť vo vzdialenosti podstatne dlhšej ako je uvedené vyššie, doplní sa dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť. To neplatí pre priecestné výstražné značky (pozri 3.7.2). Z 501 sa tiež spravidla nepoužije v prípadoch, kedy poloha nebezpečenstva nie je presne známa alebo sa v čase mení (napr. kolóna, práce na ceste vykonávané za jazdy a pod.).

Pri úseku platnosti dlhšom ako 250 m v obci, 1000 m mimo obce a 2000 m na diaľnici sa výstražné značky spravidla doplnia dodatkovou tabuľkou Z 502 Dĺžka úseku. Z 502 sa spravidla nepoužije, ak dĺžka nebezpečného úseku nie je presne známa alebo sa v čase mení.

3.5.7.2 Regulačné značky

Regulačné značky sa v závislosti od miesta ich platnosti umiestňujú nasledovne:

1. značky s bodovou platnosťou:

- a) o dávaní prednosti v jazde (číselný rozsah 200 – 209),
- b) o smere jazdy (číselný rozsah 210 – 219),
- c) o zákaze vjazdu (číselný rozsah 230 – 249 okrem Z 248, Z 249), ak platia pre celú šírku vozovky v danom smere premávky,

sa umiestňujú na mieste, kde majú platiť (značky o zákaze vjazdu), resp. v bezprostrednej blízkosti miesta, kde majú platiť (ostatné),

2. značky s líniovou platnosťou:

- a) o špeciálnych cestičkách alebo pruhoch (číselný rozsah 220 – 229),
- b) o zákaze vjazdu (číselný rozsah 230 – 249 okrem Z 248, Z 249), ak platia len pre niektorý jazdný pruh alebo jazdné pruhy v danom smere premávky,
- c) o spôsobe jazdy (číselný rozsah 250 – 269 okrem Z 268, Z 269),
- d) o statickej doprave (číselný rozsah 270 – 279 okrem Z 275 až Z 278),
- e) o jazde po krajnici (číselný rozsah 280 – 289)

sa umiestňujú tak, že značky ustanovujúce reguláciu sa nachádzajú na mieste, od ktorého má príslušná regulácia platiť a značky ukončujúce reguláciu sa nachádzajú na mieste, po ktoré má príslušná regulácia platiť,¹⁵⁶

3. značky so zónovou platnosťou:

- a) označujúce začiatok a koniec nízkoemisnej zóny (Z 248, Z 249), zóny najvyššej dovolenej rýchlosti (Z 268, Z 269), zóny zákazu státia (Z 275, Z 276) a parkovacej zóny (Z 277, Z 278)

sa umiestňujú na hraniciach zóny, pričom na vjazde do zóny sa nachádzajú značky označujúce začiatok zóny a na výjazde zo zóny značky označujúce koniec zóny.

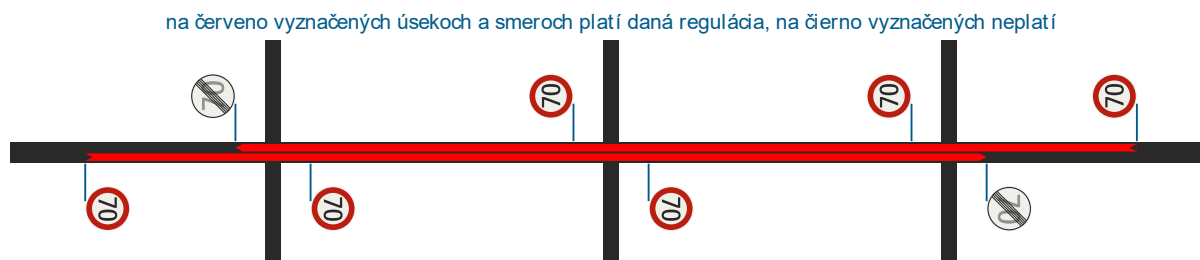
¹⁵⁶ Nie každá líniová regulácia je ukončená značkou: napr. regulácie vyplývajúce zo Z 272 končia 5 metrov pred hranicou nasledujúcej križovatky, ak nie sú skôr ukončené značkou. Rovnako tak platnosť regulácie zaniká tam, kde cesta končí.

Pokiaľ ide o vymedzenie úseku platnosti regulácií vyplývajúcich zo značiek s líniovou platnosťou, je daná platnou legislatívou nasledovne:¹⁵⁷

- vo všeobecnosti platia značky pre ten smer premávky, proti ktorému sú orientované,
- regulácia vyplývajúca z regulačnej značky platí pre celú šírku vozovky, okrem prípadov značiek nad vyznačenými jazdnými pruhmi alebo vyobrazenými na pruhovej značke, ktoré platia len v zodpovedajúcom jazdnom pruhu alebo pruhoch,
- regulácia vyplývajúca z regulačnej značky s líniovou platnosťou platí po značku, ktorá jej platnosťou ukončuje; ak však má platiť táto regulácia aj za križovatkou, legislatíva vyžaduje opakovanie danej značky vo vhodnej vzdialenosti za križovatkou a ak naopak nemá platiť aj za križovatkou, legislatíva vyžaduje umiestnenie značky ukončujúcej platnosť danej regulácie vo vhodnej vzdialenosti za križovatkou,
- výnimkami z predchádzajúceho bodu sú regulačné značky umiestnené spolu s výstražnou značkou, ktorých platnosť končí najďalej 100 m za miestom, kde zjavne pominulo dané nebezpečenstvo a regulačné značky umiestnené na vozidle (napr. správcu cesty), ktorých platnosť končí najďalej 100 m za týmto vozidlom, resp. posledným vozidlom skupiny (to platí všeobecne pre všetky zvislé značky).

Z uvedeného vyplýva, že líniové regulácie platia len v jednom smere premávky a len na danej vozovke, pričom za križovatkou sa musí regulácia buď zopakovať alebo ukončiť. Platnosť líniovej regulácie implicitne (teda bez použitia dopravnej značky) zaniká po odbočení alebo otočení a tam, kde daná vozovka končí; v prípade regulácií platných len pre vyznačený jazdný pruh alebo pruhy tiež tam, kde daný pruh alebo pruhy končia. Implicitne tiež končí platnosť špecificky ustanovených regulácií podľa poslednej odrážky vyššie.

Spôsob vyznačovania líniových regulácií v zmysle týchto zásad demonštruje obrázok 33. Táto platnosť platí bez ohľadu na spôsob určenia prednosti v jazde v jednotlivých križovatkách.



Obrázok 33: Platnosť líniových regulácií

V prípade kruhového objazdu vodič vždy odbočuje: za kruhovým objazdom sa preto prípadné ukončenie platnosti líniovej regulácie nevyznačuje.

Ak sa má ukončiť platnosť najvyššej dovolenej rýchlosti vyššej ako všeobecné obmedzenie (napr. 70 km/h v obci), ukončuje sa Z 263 Koniec najvyššej dovolenej rýchlosti, nie Z 253 s hodnotou všeobecného obmedzenia. Neodporúča sa používať na tento účel Z 267 Koniec viacerých zákazov.

Pokiaľ ide o platnosť zónových regulácií, tie na rozdiel od regulácií líniových platia:

- pre oba smery premávky (teda aj po otočení),
- na všetkých cestách zóny (teda aj mimo vozovky, aj po odbočení),
- vždy až po značku, ktorá ich ukončuje: neexistuje implicitné ukončenie.

Predbežné regulačné značky sa nachádzajú v primeranej vzdialenosti:

1. pred zodpovedajúcou regulačnou značkou, pričom sú doplnené Z 501 Vzdialenosť alebo
2. pred odbočením, za ktorým sa (v odbočujúcom smere) nachádza zodpovedajúca regulačná značka, pričom sú doplnené Z 503 Smerová šípka.

V prípade, ak predbežná značka umiestnená pred kruhovým objazdom upozorňuje na značku umiestnenú za kruhovým objazdom, postupuje sa vždy podľa bodu 2 (dodatková tabuľka Z 503 Smerová šípka), nakoľko pri jazde cez kruhový objazd vodič vždy odbočuje, a to aj v prípade, keď jeho trasa vedie v konečnom dôsledku v „priamom“ smere cez kruhový objazd.

¹⁵⁷ Pozri [Z19] § 3 ods. 1 a 2, § 8 ods. 2, 5 a 6

3.5.7.3 Informačné značky

Ak nie je pre konkrétnu značku určené inak, informačné značky sa umiestňujú na miesto alebo v bezprostrednej blízkosti miesta, ku ktorému sa vzťahujú a ak ide o miesto líniového, príp. plošného charakteru, na začiatku takéhoto úseku, resp. na vjazde do takéhoto územia.

Ak je to v danom prípade účelné, smú sa umiestňovať predbežné informačné značky; tieto sú doplnené dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzďialenosť alebo Z 503 Smerová šípka. Informačné značky, ktoré majú predbežný charakter (napr. Z 360 Smerová predzvesť), sa dodatkovými tabuľkami Z 501, resp. Z 503 nedopĺňajú. Niektoré informačné značky, najmä návesti, sa smú použiť ako predbežné bez umiestnenia samotnej značky na miesto, ku ktorému sa vzťahujú,¹⁵⁸ pozri 3.9.

Značky o prednosti v jazde majú špecifické umiestnenie, pozri 3.9.1.1 a nasledujúce.

Značky o cestách s osobitnými pravidlami s výnimkou Z 321 Jednosmerná cesta a Z 322 Tunel sa umiestňujú rovnako ako zónové regulačné značky (pozri 3.5.7.2), pričom značky vymedzujúce diaľnicu, cestu pre motorové vozidlá a úsek diaľnice spoplatnený diaľničnou známku (Z 309 až Z 314) môžu byť na rozdiel od zónových značiek použité aj ako predbežné.

3.5.7.4 Dodatkové tabuľky

Dodatkové tabuľky sa vždy používajú spoločne s výstražnou, regulačnou alebo informačnou značkou. Nesmú sa používať samostatne.

3.5.8 Opakovanie značiek na úseku ich platnosti

Regulačné značky s líniovou platnosťou (pozri 3.5.7.2) vrátane pruhovo platných značiek (pozri 3.5.6) sa musia opakovať po každej križovatke alebo sa musí ich platnosť ukončiť najneskôr za križovatkou, za ktorou už nemajú platiť. Opakovacie, resp. ukončovacie značky sa umiestňujú za križovatkou v takej vzdialenosti, aby ich jednoznačne zaregistrovali aj vodiči vchádzajúci na cestu z inej cesty. To je spravidla od 50 do 150 m za križovatkou, resp. v prípade dostatočne dlhého pripájacieho pruhu približne v mieste, kde sa pripájací pruh končí.

Povinnosť ukončenia sa nevzťahuje na značky o statickej doprave a na Z 283 Obchádzanie prekážky po krajnici. Na ukončenie platnosti regulácií platných pre vyznačený jazdný pruh alebo pruhy (pozri 3.5.6), na ktorých ukončenie neexistuje zodpovedajúca ukončujúca značka (zákazy vjazdu), sa použije Z 267 Koniec viacerých zákazov.

Spravidla sa po každej križovatke opakujú aj výstražné značky upozorňujúce na nebezpečenstvo na dlhšom úseku.

Okrem toho sa uvedené značky opakujú v približne pravidelných vzdialenostiach medzi križovatkami. Vzdialenosti medzi opakovacími značkami určuje tabuľka 35.

Tabuľka 35: Opakovanie výstražných a regulačných značiek medzi križovatkami (m)

Druh cesty	Výstražné značky	Regulačné značky
diaľnice a iné cesty s jazdnou rýchlosťou > 100 km/h	2000 – 4000	1000 – 2000
mimo obce, tiež v obci pri jazdnej rýchlosti > 50 km/h	1000 – 2000	500 – 1000
v obci	500 – 1000	250 – 500

Odchýlne od tabuľky sa výstražné značky umiestnené spoločne s regulačnými značkami opakujú rovnako ako regulačné značky.

Pruhová značka Počet jazdných pruhov bez vložených regulačných značiek sa smie opakovať, ak ide o kratší úsek (cca do 5 km mimo obce a cca do 10 km na diaľnici) s viac jazdnými pruhmi ako na nadväzujúcich úsekoch; takéto značky sa dopĺňajú dodatkovou tabuľkou Z 502 Dĺžka úseku a opakujú sa vo vzdialenostiach ako výstražné značky. V obci sa toto ustanovenie neaplikuje.

Značka Cesta pre motorové vozidlá sa musí opakovať za každou križovatkou, kde na cestu vchádzajú vozidlá z cesty neoznačenej touto značkou, nie však v prípade, ak vozidlá vchádzajú na túto cestu len cez vetvy, na ktorých je umiestnená značka Cesta pre motorové vozidlá.

Značky zakazujúce zastavenie alebo státie okrem zónových sa opakujú za každou križovatkou, kde má daný zákaz ďalej platiť; na rozdiel od značiek o spôsobe jazdy sa však neukončuje ich platnosť, ak zákaz už nemá za križovatkou platiť.

¹⁵⁸ Napr. Z 330 Služby informujúca o čerpacej stanici: je vhodná ako predbežná v dostatočnej vzdialenosti pred čerpacou stanicou, nemá však už zmysel ju umiestňovať tam, kde vodič čerpaciu stanicu priamo vidí.

3.5.9 Dočasné zneplatňovanie

Značka, ktorá v určitom čase nemá platiť, nesmie byť viditeľná pre účastníkov cestnej premávky. Značku možno zneplatniť jej úplným zakrytím alebo demontážou; prelepenie značky alebo jej časti za účelom jej dočasného zneplatnenia je zakázané.¹⁵⁹

Vybrané značky je možné zneplatniť tiež nasledovnými spôsobmi:

1. časť smerovej značky možno zneplatniť prekrytím tejto časti alebo umiestnením (nie nalepením!) oranžového retroreflexného kríža tak, aby sa nachádzal pred tou časťou značky, ktorú zneplatňuje,
2. platnosť vybraných značiek možno periodicky alebo jednorazovo zneplatňovať použitím dodatkového tabuľky Z 505 Časové obmedzenie, pozri 3.10.2.2.

3.6 Kombinácie

3.6.1 Kombinovanie značiek

3.6.1.1 Základný princíp

Pri kombinácii značiek na spoločnom stĺpiku alebo inej nosnej konštrukcii, príp. na viacerých nosičoch / konštrukciách umiestnených v bezprostrednej vzájomnej blízkosti sa značky umiestňujú spravidla nad sebou. Ak je to v danom prípade účelné, smú sa značky umiestniť vedľa seba, a to najmä pri kombinácii so svetelnými signálmi, aby sa predišlo príliš vysokým polohám značiek. Pri umiestňovaní nad vozovkou sa značky umiestňujú spravidla vedľa seba.

Dodatkové tabuľky sa vždy umiestňujú pod tou značkou, ktorej význam spresňujú, dopĺňajú, obmedzujú alebo rozširujú.

Spolu možno kombinovať len také značky, ktoré spolu významovo súvisia. Významovo nesúvisiace značky sa umiestňujú do rôznych priečných rezov. Ak to výnimočne nie je možné alebo vhodné (napr. z dôvodu dodržania minimálnych vzdialeností medzi značkami), smú sa nesúvisiace značky kombinovať, avšak medzi nesúvisiacimi značkami musí byť vertikálna medzera ≥ 10 cm, resp. pri umiestnení vedľa seba horizontálna medzera ≥ 20 cm.

Spolu sa nesmú kombinovať značky podľa [Z19] a značky podľa predchádzajúcich predpisov.¹⁶⁰ Ak sa má existujúca značka podľa predchádzajúcich predpisov doplniť o novú značku, musí sa pôvodná značka nahradiť značkou podľa [Z19].

3.6.1.2 Obmedzenia počtu značiek

Spoločne vedľa seba alebo nad sebou možno umiestniť najviac 4 značky, z toho:

1. najviac 3 značky iné ako dodatkové tabuľky, pričom
 - a) najviac 2 z nich sú regulačné
 - b) alebo sú všetky 3 regulačné, avšak aspoň 2 z nich sú pre statickú premávku,
2. najviac 2 dodatkové tabuľky.

V prípade predbežných značiek sa do týchto počtov nezarátava zodpovedajúca dodatková tabuľka Z 501 Vzdialenosť alebo Z 503 Smerová šípka.

V prípade značiek umiestňovaných a opakovaných na úseku platnosti sa do týchto počtov nezarátava zodpovedajúca dodatková tabuľka Z 502 Dĺžka úseku.

Obmedzenie počtu dodatkových tabuliek sa nevzťahuje na dodatkové tabuľky pod značkami pre statickú premávku alebo pod Z 317 Pešia zóna. Aj v týchto prípadoch je však potrebné čo najviac obmedziť počet dodatkových tabuliek.

Uvedené obmedzenia sa tiež nevzťahujú na smerové značky tvoriace spolu jeden informačný celok, resp. aj na spolu s nimi umiestnené značky o číslach cestných ťahov a o náhradných a obchádzkových trasách, na pripojené tabuľky s medzinárodnými poznávacími značkami atď. Tieto značky sa však nesmú kombinovať s inými ako uvedenými značkami okrem dodatkových tabuliek.

¹⁵⁹ [Z19] § 3 ods. 3

¹⁶⁰ Tým sa myslia značky, ktoré boli vyhotovené podľa vyhlášky č. 9/2009 Z. z., 225/2004 Z. z. atď.

3.6.1.3 Výstražné značky

Vzhľadom na význam výstražných značiek a implicitnú reguláciu z nich vyplývajúcu (vodič musí prispôsobiť rýchlosť a spôsob jazdy povahe nebezpečenstva) sa výstražné značky nekombinujú s inými značkami okrem dodatkových tabuliek.

Iba ak s ohľadom na povahu konkrétneho nebezpečenstva v danej lokalite nemusí byť samotné použitie výstražnej značky dostatočné na to, aby vodič vedel správne reagovať na povahu tohto nebezpečenstva, možno výstražné značky kombinovať so Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť, Z 254 Zákaz predchádzania alebo Z 255 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá.

So Z 253 sa výstražná značka smie kombinovať len vtedy, ak je s ohľadom na povahu konkrétneho nebezpečenstva možné vopred a bez pochybností určiť bezpečnú rýchlosť jazdy v danom úseku tak, aby takéto obmedzenie nebolo v rozpore so zásadou nevyhnutnosti (pozri 2.3.2).

Pritom však treba brať do úvahy, že platnosť regulácie vyplývajúcej z regulačnej značky umiestnenej spolu s výstražnou značkou končí najďalej 100 m za miestom, kde pominulo nebezpečenstvo, na ktoré upozorňuje daná výstražná značka.¹⁶¹

Ak sa prízemná výstražná značka kombinuje s inou značkou, nachádza sa výstražná značka nad inou značkou; pri umiestnení vedľa seba sa výstražná značka nachádza ďalej od vozovky.



Obrázok 34: Kombinácia výstražnej značky s regulačnou značkou

Pri umiestnení nad vozovkou sa výstražná značka prednostne umiestňuje tak, aby sa nenachádzala nad vyznačeným jazdným pruhom, t. j. aby sa nachádzala nad vodorovnou pozdĺžnou čiarou, pričom na ceste s 3 alebo viac jazdnými pruhmi v danom smere jazdy možno takúto značku opakovať nad jednotlivými okrajmi jazdných pruhov. V prípade kombinácie s regulačnou značkou alebo značkami sa tak výstražná značka nachádza vedľa regulačnej značky, resp. medzi regulačnými značkami.

Dve alebo viac výstražných značiek sa spravidla vzájomne nekombinujú. V prípade viacerých nebezpečenstiev sa vyznačí najvýznamnejšie z nich, spravidla to, ktoré je z hľadiska správania vodiča najviac reštriktívne alebo to, ktoré je najmenej očakávateľné. Vo výnimočných prípadoch možno spolu kombinovať dve výstražné značky, tieto však už nesmú byť kombinované s ďalšími značkami okrem dodatkových tabuliek.

3.6.1.4 Regulačné značky

Regulačné značky, ktoré nie sú určené pre statickú premávku, možno vzájomne kombinovať len v prípade, ak sa vzťahujú k tomu istému miestu alebo k tomu istému úseku. Ak sa kombinuje viac regulačných značiek, značky s nižšími číslami podľa [Z19] sa spravidla umiestňujú nad značkami s vyššími číslami podľa [Z19].

Regulačné značky sa s inými ako regulačnými značkami spravidla nekombinujú. Z 253 až Z 255 sa smú kombinovať s výstražnými značkami, bližšie ustanovenia uvádza 3.6.1.3. Ostatné regulačné značky sa s výstražnými značkami nekombinujú.

S informačnými značkami sa regulačné značky kombinujú len v prípade nevyhnutnosti a ak vzájomne súvisia, napr. Z 210 Prikázaný smer so Z 302 Hlavná cesta. Ak sa kombinujú regulačné značky s informačnými, ich poradie zhora nadol je:

1. informačné značky o prednosti v jazde (Z 301 až Z 304),
2. informačné značky o cestách s osobitnými pravidlami (Z 305 až Z 324)
3. regulačné značky,
4. iné informačné značky ako podľa bodov 1 a 2.

¹⁶¹ [Z19] § 7 ods. 6

3.6.1.5 Informačné značky

Ak sa kombinuje viac regulačných značiek, značky s nižšími číslami podľa [Z19] sa spravidla umiestňujú nad značkami s vyššími číslami podľa [Z19].

S výstražnými značkami sa informačné značky zásadne nekombinujú. Kombinovanie informačných značiek s regulačnými pozri v 3.6.1.4.

3.6.1.6 Zónové značky (regulačné aj informačné)

Zónové značky sa smú kombinovať len s inými zónovými značkami a s dodatkovými tabuľkami, výnimočne s regulačnými značkami zakazujúcimi vjazd (číselný rozsah 230 – 245) a so značkou Z 321 Jednosmerná cesta.

3.6.1.7 Osobitné prípady

K niektorým značkám článku 3.7 až 3.10 určujú, s ktorými značkami smú byť kombinované a podľa potreby stanovujú aj vzájomné polohy značiek pri ich kombinovaní.

3.6.2 Kombinovanie značiek so svetelnými signálmi

3.6.2.1 Kombinovanie s pruhovými signálmi

Návestidlá pruhových signálov¹⁶² umiestnené nad vyznačenými jazdnými pruhmi sa môžu nad príslušným jazdným pruhom kombinovať len s návestidlami PDZ, pričom:

- signál „Tento jazdný pruh sa smie používať“ („zelená šípka“) sa môže použiť buď samostatne alebo ako doplnkový signál pod Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť,
- signály „Tento jazdný pruh sa nesmie používať“ („červený kríž“) a „Opustite tento jazdný pruh v smere šípky“ („žltá šípka“) sa nesmú kombinovať s dopravnou značkou umiestnenou nad daným jazdným pruhom.

3.6.2.2 Kombinovanie s rýchlostnými signálmi nad vyznačenými jazdnými pruhmi

Rýchlostné signály¹⁶³ umiestnené nad vyznačenými jazdnými pruhmi sa nesmú kombinovať s dopravnými značkami umiestnenými nad tým istým jazdným pruhom.

3.6.2.3 Kombinovanie so žltými prerušovanými signálmi

Žlté prerušované signály bez symbolu sa môžu kombinovať s výstražnou, prípadne regulačnou značkou; nesmú sa kombinovať s informačnými značkami.

Žlté prerušované signály so symbolom sa nesmú kombinovať s dopravnými značkami.

3.6.2.4 Kombinovanie s ostatnými signálmi

Návestidlá svetelných signálov neuvedených v 3.6.2.1 až 3.6.2.3 sa smú kombinovať len s nasledujúcimi zvislými dopravnými značkami a dodatkovými tabuľkami k nim:

1. v križovatke a bezprostredne pred križovatkou:
 - a) značky o dávaní prednosti v jazde a o prednosti v jazde: Z 201, Z 202, Z 301 a Z 302,
 - b) značky o smere jazdy: Z 210, Z 213, výnimočne Z 215 a Z 216,
2. na iných miestach okrem priecestí:
 - a) všeobecné výstražné značky: rozsah 100 až 139,
 - b) značky o dávaní prednosti v jazde a o prednosti v jazde: Z 203 a Z 304,
 - c) značky o spôsobe jazdy okrem zónových: Z 250 až Z 267,
3. na priecestiach: výlučne a zároveň povinne so Z 153 Výstražný kríž.

¹⁶² [Z19] § 17

¹⁶³ [Z19] § 16 ods. 4

Iné značky sa nesmú umiestňovať na návestidle ani v jeho bezprostrednej blízkosti. Ak sa kombinuje návestidlo so zvislými dopravnými značkami, umiestňujú sa značky voči návestidlu takto:

- pri prízemnom umiestnení: pod návestidlom alebo vedľa neho z vonkajšej strany, Z 153 Výstražný kríž výlučne pod návestidlom; v prípade návestidiel v križovatke alebo bezprostredne pred križovatkou je prípustné umiestnenie značky nad návestidlom,
- pri výškovom umiestnení: vedľa návestidla alebo medzi dvojicou návestidiel.

Návestidlá svetelných signálov pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku¹⁶⁴ sa nesmú kombinovať so žiadnymi zvislými dopravnými značkami. To nevylučuje kombináciu zvislých značiek s návestidlami svetelných signálov pre vozidlá umiestnenými na tom istom stožieri a pod.¹⁶⁵

3.6.3 Kombinovanie značiek s inými predmetmi

V blízkosti ZDZ sa nesmie umiestniť žiadna tabuľa, označenie, zariadenie alebo iný predmet, ktorý by mohol byť zameniteľný so ZDZ alebo by mohol obmedziť rozhľad na ňu, oslniť účastníkov cestnej premávky alebo narušovať ich pozornosť napríklad reklamou, inou propagáciou alebo verejnými oznamami. Ak sa ZDZ umiestňuje na miesto, kde sa takéto predmety už nachádzajú, musia sa tieto odstrániť zo zorného poľa účastníkov cestnej premávky.

V zmysle platnej legislatívy¹⁶⁶ sa reklamné stavby nesmú umiestňovať v rozhľadových poliach, v križovatkách, v blízkosti železničných priecestí a pri cestách tak, aby zasahovali do zorného poľa vodičov vozidiel. To preto platí aj vo vzťahu k dopravným značkám na takýchto miestach.

3.7 Výstražné značky

3.7.1 Všeobecné výstražné značky (číselný rozsah 100 až 149)

3.7.1.1 Spoločné ustanovenia

Výstražné značky sa používajú na upozornenie len na také nebezpečenstvo, ktoré je ťažko včas rozoznateľné aj pri dodržaní primeranej opatrnosti.¹⁶⁷ Výstražné značky sa nesmú používať na upozornenie na také nebezpečenstvo, ktoré je v kontexte cesty, lokality a jej okolia predvídateľné.

Výstražné značky sa nesmú používať na podávanie informácií, napr. o uzávierkach či iných premávkových obmedzeniach – na tento účel slúžia informačné značky.

Pri každom použití výstražnej značky treba mať na pamäti, že z výstražných značiek vyplýva implicitná regulácia rýchlosti jazdy.¹⁶⁸ Pozri tiež 3.6.1.3.

V obci sa výstražné značky používajú len výnimočne vo zvlášť odôvodnených prípadoch.

3.7.1.2 Nebezpečenstvo (Z 101)

Značka sa používa len na varovanie pred takými nebezpečenstvami, pre ktoré neexistuje osobitná výstražná značka.¹⁶⁹ Smie sa však použiť namiesto inej výstražnej značky ako premenná, ak použitie zodpovedajúcej inej značky nie je z technických dôvodov možné alebo vhodné.

Značka sa kombinuje s dodatkovou tabuľkou Z 509 uvádzajúcou druh nebezpečenstva. Od toho možno upustiť vtedy, ak tento druh nie je dostatočne známy alebo ho nie je možné vhodným spôsobom vyjadriť na dodatkovej tabuľke, napr. v prípade premenných značiek.

Pre uvádzanie výstrah pred podstatnou zmenou miestnej úpravy cestnej premávky platí:

1. Ak dochádza k podstatnej zmene miestnej úpravy cestnej premávky, ktorej prípadné prehliadnutie zo strany účastníkov cestnej premávky je zvlášť nebezpečné, umiestni sa v primeranej vzdialenosti pred takýmto miestom dočasná Z 101 Nebezpečenstvo s dodatkovou tabuľkou Z 509 so stručným popisom zmeny („zmena prednosti v jazde“, „zmena organizácie premávky“).

¹⁶⁴ [Z19] §§ 20-21

¹⁶⁵ Návestidlá pre vozidlá sú orientované v inom uhle ako návestidlá pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku (obvykle kolmo na seba).

¹⁶⁶ [Z1] § 8 ods. 6

¹⁶⁷ [Z19] § 6 ods. 1

¹⁶⁸ [Z5] § 16 ods. 1 – použitím výstražnej značky sa dané nebezpečenstvo stáva okolnosťou, ktorú možno predvídať.

¹⁶⁹ To znamená, že nie je prípustné napr. použiť Z 101 s dodatkovou tabuľkou Z 509 s textom napr. „na ceste prebiehajú práce“ namiesto Z 131 Práca. Ak existuje vhodná výstražná značka, musí sa použiť.

2. Toto opatrenie je cielené na tých účastníkov cestnej premávky, ktorý danou lokalitou jazdia pravidelne. S ohľadom na to sa smie uplatniť iba vtedy, ak je takáto zmena nečakaná a nie je dostatočne zjavná. Opatrenie sa neaplikuje vtedy, keď k zmenám dochádza priebežne, napr. počas výstavby cesty, križovatky a pod. vrátane uvedenia do prevádzky po dokončení takejto výstavby.
3. Opatrenie musí byť časovo obmedzené a pri určení použitia sa uvedie doba umiestnenia dočasnej výstražnej značky podľa prvého odseku, najviac však 3 mesiace. Ak takáto doba nie je v dokumentácii výslovne uvedená, má sa za to, že táto doba je 3 mesiace od umiestnenia značky. Po uplynutí stanovenej doby správca cesty túto značku odstráni.

3.7.1.3 Zákruta (Z 110), Dvojitá zákruta (Z 111)

Značky sa umiestňujú len ak:

- potreba podstatného zníženia rýchlosti jazdy pri prejazde zákrutou nie je včas dobre rozoznateľná aj napriek umiestneniu smerovacej tabule alebo tabúl (705) alebo
- dochádza k zmene charakteru cesty a zákruta má podstatne kratší polomer ako vodič môže na základe predchádzajúceho priebehu cesty očakávať alebo
- zákruta má nevhodné stavebné prevedenie (napr. priečny sklon): takéto použitie však nemožno považovať za riešenie problému, ale len za dočasné opatrenie (sú nevyhnutné stavebné úpravy).

Ak nasledujú dve zákruty za sebou, použije sa Z 111.

Na varovanie pred viacerými zákrutami za sebou sa používa Z 111 s dodatkovou tabuľkou Z 502 Dĺžka úseku; počet zákrut sa zásadne neuvádza. Následne sa už jednotlivé zákruty neoznačujú, na dlhšom úseku však prichádza do úvahy opakovanie značky na úseku platnosti podľa 3.5.8.

3.7.1.4 Klesanie (Z 112), Stúpanie (Z 113)

Značky sa používajú len tam, kde vodič nemusí včas alebo správne rozoznať sklon klesania alebo stúpania a môže ho podceniť. Značky sa nepoužívajú na klesaniach a stúpaniach s pozdĺžnym sklonom menším ako 4 %.

Okrem toho sa aj pri dobrom rozhlade na charakter klesania alebo stúpania smú tieto značky použiť na úsekoch s vysokým podielom nákladnej dopravy, najmä ak sa na úseku opakovane vyskytli nehody nákladných vozidiel v dôsledku podcenenia klesania, príp. stúpania. Tieto značky zároveň nepriamo varujú ostatných účastníkov cestnej premávky pred pomalými nákladnými vozidlami (resp. vo všeobecnosti ťažkými vozidlami).

Na diaľnici sa značka umiestni vždy tam, kde pozdĺžny sklon dosiahne $\geq 4\%$, mimo diaľnice na cestách s nadregionálnym alebo vyšším dopravným významom sa značka umiestni vždy tam, kde pozdĺžny sklon dosiahne $\geq 6\%$.

Na dlhších klesaniach alebo stúpaniach sa značky dopĺňajú dodatkovou tabuľkou Z 502.

3.7.1.5 Zúžená vozovka (Z 114)

Značka sa umiestňuje len tam, kde dochádza k náhlemu zúženiu vozovky oproti predchádzajúcemu úseku. Ak sa vozovka zužuje postupne a toto zúženie je vhodne reflektované vodorovným značením a/alebo smerovými stĺpkami, príp. inými dopravnými zariadeniami, značka sa nepoužije. Značka sa taktiež nepoužije pri len miernom zúžení vozovky.

Zúžením vozovky nie je zníženie počtu jazdných pruhov ani uzávierka jazdného pruhu alebo pruhov na ceste s viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere premávky. Táto situácia sa označuje pruhovými značkami alebo iným vhodným spôsobom.¹⁷⁰

Na značke sa použitými symbolmi vyjadruje, z ktorej strany je vozovka zúžená, resp. že je zúžená z oboch strán.

V obci sa značka používa výlučne v súvislosti s prácami na ceste.

¹⁷⁰ Pruhová uzávierka napr. pojazdnou uzávierkovou tabuľkou (dopravné zariadenie 720) alebo pruhovými signálmi, ak sú k dispozícii a pod.

3.7.1.6 Nerovnosť vozovky (Z 115)

Značka sa používa len na cestách, ktoré majú inak dobrý a rovný povrch a nachádza sa na nich úsek s nerovnou vozovkou (napr. vyjazdené koľaje), ktorý zároveň predstavuje nebezpečenstvo aj pri dodržaní najvyššej dovolenej rýchlosti. Na cestách, ktoré majú vo všeobecnosti nekvalitný povrch v dlhom úseku, sa značka nepoužíva.

Odporúča sa dĺžku úseku s nerovnou vozovkou uvádzať na dodatkovej tabuľke Z 502, s výnimkou veľmi krátkych úsekov (desiatky až stovky metrov).

3.7.1.7 Nebezpečná krajnica (Z 116)

Značka sa používa len na cestách, ktoré majú inak kvalitnú krajnicu a nachádza sa na nich úsek s poškodenou, nedostatočne spevnenou, zníženou alebo inak nebezpečnou krajnicou, ktorá zároveň predstavuje významné nebezpečenstvo napr. pre súčasne úzku vozovku. Na cestách, ktoré majú vo všeobecnosti nekvalitnú krajnicu v dlhom úseku, sa značka nepoužíva.

Odporúča sa dĺžku úseku s nerovnou vozovkou uvádzať na dodatkovej tabuľke Z 502, s výnimkou veľmi krátkych úsekov (desiatky až stovky metrov).

3.7.1.8 Nebezpečenstvo šmyku (Z 120)

Značka sa používa ako trvalá len tam, kde hrozí zvýšené nebezpečenstvo šmyku aj na suchej vozovke.

Smie sa použiť tiež ako dočasná v prípade znečistenia vozovky, z ktorého vyplýva zvýšené nebezpečenstvo šmyku.

Ako premenná sa značka používa len vtedy, keď zvýšené nebezpečenstvo šmyku bezprostredne hrozí napr. pre hrubý vodný film na vozovke.

Značka sa nepoužíva ako výstraha pred nebezpečenstvom šmyku v dôsledku námrazy alebo poľadovice – na tento účel slúži Z 121 Sneh alebo poľadovica.

3.7.1.9 Sneh alebo poľadovica (Z 121)

Značka sa používa len tam, kde hrozí zvýšené nebezpečenstvo tvorby námrazy alebo poľadovice alebo výskytu snehu na vozovke v porovnaní s nadväzujúcimi úsekmi, napr. v tienistých úsekoch ciest. Značka sa nepoužíva tam, kde vodič môže sneh, námrazu alebo poľadovicu v zimnom období dôvodne očakávať.

Mimo zimného obdobia sa značka musí zneplatniť jej úplným zakrytím, demontážou a pod., pozri tiež 3.5.9.

Ako premenná sa značka smie použiť len v čase, keď sa sneh, námraza alebo poľadovica skutočne nachádza na povrchu vozovky.

Značka sa nesmie kombinovať so Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť.

3.7.1.10 Štrk na vozovke (Z 122)

Značka sa používa ako dočasná v okolí prác na ceste, kde sa v dôsledku týchto prác môže vyskytovať na vozovke štrk alebo kamienky.

Tiež sa smie použiť ako trvalá v blízkosti kameňolomov a pod., ak sa na vozovke pravidelne nachádza štrk alebo kamienky.

3.7.1.11 Padnuté kamene (Z 125)

Značka sa umiestňuje len tam, kde bezprostredne hrozí na vozovke výskyt kameňov padnutých z príľahlých skalných útvarov. Značka sa vyobrazuje zrkadlovo, ak sa riziko týka ľavej strany vozovky.¹⁷¹

3.7.1.12 Bočný vietor (Z 126)

Značka sa používa len tam, kde pravidelne fúka silný bočný vietor a takéto miesto nie je ľahko a včas rozoznateľné, najmä na miestach prechodu medzi veternou a záveternou lokalitou.

Značka sa nepoužíva na miestach, kde bočný vietor môže vodič dôvodne očakávať, napr. na dlhých mostoch, s výnimkou prípadov, keď je to nie je ľahko a včas rozoznateľné.

¹⁷¹ V tomto prípade značka skôr upozorňuje na to, že sa protiľúce vozidlá môžu náhle vyhybať spadnutému kameňu.

3.7.1.13 Kolóny (Z 130)

Značka sa používa len na diaľniciach a na cestách s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≥ 80 km/h na úsekoch, na ktorých sa na dennej báze tvoria kolóny vozidiel. Značka sa spravidla dopĺňa dodatkovou tabuľkou Z 502 Dĺžka úseku a v prípade dlhšieho úseku prichádza do úvahy aj opakovanie na úseku platnosti podľa 3.5.8. Ak ku vzniku kolón dochádza len v určitých obdobiach (napr. prázdninová premávka), musí sa značka mimo tohto obdobia zneplatniť jej úplným zakrytím, demontážou a pod., pozri tiež 3.5.9.

Ak je značka použitá ako premenná, smie sa zobrazit' len v čase, keď sa kolóna na danom úseku nachádza alebo keď z objektívne nameraných údajov o premávke vyplýva, že premávka je výrazne spomalená, silne rušená a bezprostredne hrozí vznik kolóny.

V obci sa značka nepoužíva.

3.7.1.14 Práca (Z 131)

Značka slúži na varovanie pred prácami na ceste. Umiestňuje sa ako prvá značka v sekvencii značenia pracoviska na ceste vo vzdialenosti od pracoviska:

- v obci: 70 – 100 m,
- mimo obce: cca 400 m,
- na diaľnici: cca 800 m.

Uvedené vzdialenosti smú byť kratšie v prípade krátkodobých prác počas denného svetla a bez väčších obmedzení premávky alebo ak sa medzi značkou a pracoviskom nenachádzajú ďalšie výstražné alebo regulačné značky alebo pri pohyblivých prácach na ceste a pod., výnimočne sa smie značka vynechať pri krátkodobých prácach označených pojazdnou uzávierkovou tabuľkou.

Na diaľnici sa okrem toho v prípade dlhodobých pracovísk umiestňuje ešte jedna Z 131 vo vzdialenosti cca 2 km pred pracoviskom; v prípade krátkodobých pracovísk podľa potreby, pričom vzdialenosť sa smie primerane skrátiť. Značku podľa tohto odseku sa odporúča vyobraziť spolu s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť na pravouhelníkovej podkladovej doske podľa 3.2.4.4.

Značka sa používa len tam, kde účastníci cestnej premávky jazdia v bezprostrednej blízkosti pracoviska. Ak je úsek, v ktorom sa vykonávajú práce, v danom smere premávky úplne uzatvorený, Z 131 sa nesmie použiť.

3.7.1.15 Obojsmerná premávka (Z 132)

Značka sa používa tam, kde sa jednosmerná premávka mení na obojsmernú a táto zmena nie je ľahko rozoznateľná na základe stavebného riešenia cesty alebo na základe iných dopravných značiek a dopravných zariadení.

3.7.1.16 Svetelné signály (Z 135)

Mimo obce sa značka umiestňuje vo vzdialenosti 150 – 250 m pred každou križovatkou riadenou svetelnými signálmi, pričom na úsekoch s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 70 km/h sa zároveň musí vo vzdialenosti cca 100 m pred STOP čiarou obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na 70 km/h; nižšia rýchlosť na základe špecifických miestnych pomerov je prípustná za predpokladu objektívneho zdôvodnenia.

Ak sa mimo obce používajú svetelné signály na zastavenie jazdného prúdu vozidiel mimo križovatky a priecestia (napr. na vjazde do tunela), smie sa značka vynechať, ak sú svetelné signály dostatočne viditeľné zo vzdialenosti ≥ 150 m a zároveň sú prijaté ďalšie vhodné opatrenia, napr. premenné dopravné značenie. V tuneli sa značka nepoužíva.

V obci sa značka používa tam, kde svetelné signály nie sú dostatočne viditeľné zo vzdialenosti pred STOP čiarou, resp. pred návěstidlom, pozri 2.5.3 a 2.6.1.3. Okrem toho sa smie v obci umiestniť pred prvým miestom použitia svetelných signálov, ak by s ohľadom na miestne pomery mohlo byť použitie svetelných signálov pre vodiča neočakávateľné (napr. malá obec, kde vodič obvykle riadenú križovátku neočakáva); na ďalšie miesta použitia svetelných signálov v tej istej obci sa neupozorňuje, s výnimkou prípadov nedostatočnej viditeľnosti podľa prvej vety tohto odseku.

3.7.1.17 Križovatka (Z 136)

Značka sa umiestňuje pred križovatkou, na ktorej nie je prednosť určená dopravnými značkami a ktorá je ťažko rozoznateľná. V prípade križovatiek s 3 vjazdmi do križovatky sa používa len na tých vjazdoch, na ktorých majú vodiči povinnosť dať prednosť vozidlám prichádzajúcim sprava.

Používanie tejto značky v obci je spravidla zbytočné.

V upokojených premávkových priestoroch sa značka nepoužíva.

3.7.1.18 Spoločne k Z 140 až Z 146

Pri umiestnení po ľavej strane vozovky sa tieto značky vyobrazujú zrkadlovo.

3.7.1.19 Chodci (Z 140)

Značka sa umiestňuje len tam, kde je pešia premávka mimo križovatky vedená cez vozovku alebo po vozovke a tento fakt nie je vodičmi vozidiel dostatočne rozoznateľný. Nepoužíva sa pred vyznačenými prechodmi pre chodcov (Z 610) alebo miestami na prechádzanie (Z 611).

Značka sa nesmie používať v zóne najvyššej dovolenej rýchlosti ≤ 30 km/h ani v iných upokojených premávkových priestoroch ako napr. pešia či obytná zóna.

3.7.1.20 Deti (Z 141)

Značka sa používa tam, kde je zvýšené riziko vbehnutia detí na vozovku (napr. v blízkosti základných škôl alebo detských ihrísk) a nie je tomu možné dostatočne zabrániť vhodnými dopravnými zariadeniami či inými opatreniami.

Značka sa smie len vo veľmi výnimočných a osobitne zdôvodnených prípadoch použiť v zóne najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h alebo menej a v iných upokojených premávkových priestoroch. Nesmie sa používať v pešej, obytnej a školskej zóne: pohyb chodcov vrátane detí po vozovke sa na takýchto miestach z princípu predpokladá.

3.7.1.21 Priechod pre chodcov (Z 142)

Značka sa umiestňuje pred priechodom pre chodcov, ak je podľa doterajších predpisov zriadený mimo obce,¹⁷² a to vo vzdialenosti 150 – 250 m pred priechodom. V obci sa značka nepoužíva.

3.7.1.22 Cyklisti (Z 143)

Značka sa umiestňuje len tam, kde cyklistická premávka križuje vozovku alebo vchádza na vozovku mimo križovatky a tento fakt nie je vodičmi vozidiel dostatočne rozoznateľný. Nepoužíva sa pred vyznačenými miestami na prechádzanie (Z 611) alebo prechodmi pre cyklistov (Z 612).

Značka sa smie len vo veľmi výnimočných a osobitne zdôvodnených prípadoch použiť v zóne najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h alebo menej a v iných upokojených premávkových priestoroch. Nesmie sa používať v obytnej a školskej zóne: pohyb cyklistov po vozovke sa na takýchto miestach z princípu predpokladá. Taktiež sa nesmie použiť v pešej zóne, v ktorej je povolená premávka cyklistov.

3.7.1.23 Zver (Z 145)

Značka sa umiestňuje len na úsekoch ciest s jazdnou rýchlosťou ≥ 70 km/h, kde zver pravidelne križuje vozovku. Značka nie je potrebná tam, kde sú vybudované ochranné ploty proti migrácii zveri.

Tiež sa ňou smú označiť miesta, kde vozovku pravidelne križujú migrujúce obojživelníky. V takom prípade sa na značke vyznačuje namiesto symbolu zveri symbol obojživelníka.¹⁷³ Takáto značka sa však musí mimo obdobia pravidelnej migrácie zneplatniť jej úplným zakrytím, demontážou a pod., pozri tiež 3.5.9.

Úseky s migrujúcou zverou a alebo obojživelníkmi je potrebné konzultovať s miestnymi poľovníckymi združeniami, ochranárskymi združeniami, správcami lesov a ďalšími osobami, ktoré majú alebo môžu mať vedomosti o migrácii zveri alebo obojživelníkov. K žiadosti o určenie použitia Z 145 žiadateľ priloží stanovisko osoby podľa predchádzajúce vety, z ktorého vyplýva potreba upozornenia na migrujúcu zver alebo obojživelníky, pričom zo stanoviska musí byť zrejmé, v ktorých obdobiach k migrácii dochádza (celoročne alebo len v určitom období alebo obdobiach roka).

3.7.1.24 Hospodárske zvieratá (Z 146)

Značka sa umiestňuje tam, kde farmári pravidelne ženu stáda hospodárskych zvierat cez vozovku alebo po vozovke; takáto značka sa však musí mimo obdobia pravidelného honu zneplatniť jej úplným zakrytím, demontážou a pod., pozri tiež 3.5.9.

¹⁷² Novo sa priechody pre chodcov mimo obce nezriaďujú, pozri 2.8.4.2.

¹⁷³ V tomto prípade nejde o bezpečnosť samotných účastníkov cestnej premávky, ale o ochranu živej prírody v nadväznosti na ustanovenia 2.3.2.

3.7.2 Priecestné značky (číselný rozsah 150 až 199)

Pozri 2.7.

Z 153 Výstražný kríž má dve prevedenia: zvislé a vodorovné. Pri umiestnení vedľa vozovky sa 153 používa vo zvislom prevedení. Pri umiestnení nad vozovkou, resp. všeobecne pri výškovom umiestnení sa používa vo vodorovnom prevedení. V prípade elektrifikovanej trate sa na výstražnom kríži vyobrazuje symbol blesku.

3.8 Regulačné značky

3.8.1 Značky o dávaní prednosti v jazde (číselný rozsah 200 až 209)

3.8.1.1 Spoločne k Z 201 a Z 202

Značky sa umiestňujú bezprostredne pred križovatkou, čo najbližšie ku kolíznemu priestoru tak, aby ich vodiči mali v zornom uhle do poslednej možnej chvíle pred vjazdom do kolízneho priestoru.

Ak súbežne s cestou s prednosťou v jazde vedie cyklistická infraštruktúra, podľa jej vzdialenosti od cesty s prednosťou v jazde môžu nastať dve situácie:

1. krátka vzdialenosť, kedy sa cyklista jazdiaci po cyklistickej infraštruktúre považuje za jazdiaceho súbežne s cestou s prednosťou v jazde a teda má prednosť v jazde pred vozidlami prichádzajúcimi po vedľajšej ceste¹⁷⁴ – tento prípad nastáva, ak sa križovanie cyklistickej infraštruktúry s vedľajšou cestou nachádza v priestore križovatky alebo v jej bezprostrednej blízkosti:¹⁷⁵

v takom prípade sa Z 201, resp. Z 202 umiestňujú bezprostredne pred miestom, kde táto infraštruktúra križuje vedľajšiu cestu (priechod pre cyklistov alebo miesto na prechádzanie),

2. dlhá vzdialenosť, kedy už nie je možné cyklistu jazdiaceho po cyklistickej infraštruktúre považovať za jazdiaceho súbežne s cestou s prednosťou v jazde a teda má dať prednosť v jazde vozidlám prichádzajúcimi po vedľajšej ceste:

v takom prípade sa Z 201, resp. Z 202 umiestňujú až za miestom, kde táto infraštruktúra križuje vedľajšiu cestu, pričom prípadne môže byť povinnosť cyklistu dať prednosť v jazde zdôraznená umiestnením Z 201 na cyklistickej infraštruktúre.

Pri návrhu dopravného značenia aj stavebného prevedenia sa však s ohľadom na bezpečnosť cestnej premávky musí celé riešenie navrhnuť tak, aby bolo všetkým účastníkom cestnej premávky na prvý pohľad zrejmé, či ide o cyklistu jazdiaceho súbežne s cestou s prednosťou v jazde alebo o priechod pre cyklistov mimo križovatky. To znamená, že v prípade súbežnej cyklistickej infraštruktúry sa má križovanie vedľajšej cesty umiestniť čo najbližšie k ceste s prednosťou v jazde, pokiaľ možno nie ďalej ako 5 m a v prípade, že ide o priechod pre cyklistov mimo križovatky, má sa nachádzať v dostatočnej vzdialenosti od najbližšej križovatky, pokiaľ možno nie menej 20 m.

Na križovatke s premávkou riadenou svetelnými signálmi sa značky umiestňujú pod návěstidlom alebo vedľa neho z vonkajšej strany. Iba ak to s ohľadom na miestne pomery nie je možné alebo vhodné, umiestni sa značka nad návěstidlom. V prípade opakovania po ľavej strane vozovky sa musí dodržať rovnaký spôsob umiestnenia voči návěstidlu na oboch stranách vozovky.

Ak je cesta s prednosťou v jazde smerovo rozdelená, umiestňuje sa Z 201 alebo Z 202 len bezprostredne pred kolíznym priestorom. Iba ak je križovatka natoľko rozľahlá či inak ťažko prehľadná, že účastník cestnej premávky nemusí ľahko rozoznať, že cesta s prednosťou v jazde je smerovo rozdelená, umiestni sa tiež Z 201 v strednom deliacom páse.

Z 201 a Z 202 nesmú byť viditeľné z cesty s prednosťou v jazde, voči ktorej prikazujú dať prednosť.

¹⁷⁴ [Z5] § 20 ods. 1

¹⁷⁵ Pri návrhu je potrebné postupovať tak, aby bolo pre všetkých účastníkov cestnej premávky už na prvý pohľad zjavné, či ide o priechod pre cyklistov resp. miesto na prechádzanie, kde je cyklista považovaný za jazdiaceho súbežne s cestou s prednosťou v jazde. Vzdialenosť cesty a súbežnej cestičky, kedy je táto podmienka splnená, nie je možné exaktne stanoviť a záleží od miestnych pomerov, spravidla však neprekračuje 5 m. Pri vzájomnej vzdialenosti 10 m a viac definitívne nejde o súbežnú cestičku. Rovnako tak nejde o súbežnú cestičku, ak sa aj napriek malej vzájomnej vzdialenosti nachádza medzi cestou a cestičkou stavba, ktorá zabraňuje vzájomnej viditeľnosti vodičov vozidiel a cyklistov, napr. protihluková stena a pod.

Z 201 a Z 202 platia pre celú šírku vozovky v danom smere premávky a nemožno ich viazať len ku konkrétnemu smeru jazdy (napr. prostredníctvom dodatkovvej tabuľky Z 504 Smer platnosti).

Predbežné značky k Z 201 a Z 202 sa umiestňujú iba v prípade, ak úprava prednosti v jazde nemusí byť vzhľadom na miestne pomery včas a jednoznačne rozoznateľná (napr. zákruta pred križovatkou, koniec dlhšieho úseku hlavnej cesty a pod.). V obci predbežné značky spravidla nie sú potrebné, mimo obce sa umiestňujú vo vzdialenosti 100 – 150 m pred zodpovedajúcou značkou Z 201 alebo Z 202. Predbežná značka je vždy Z 201 s dodatkovou tabuľkou nasledovne

- k Z 201 Daj prednosť v jazde! sa použije dodatková tabuľka Z 501 Vzdialenosť,
- k Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! sa použije dodatková tabuľka Z 511 Vzdialenosť k povinnému zastaveniu, pozri tiež 3.10.3.2.

V prípade zalomenej prednosti v jazde sa pod Z 201, resp. Z 202 umiestňuje dodatková tabuľka Z 510 Priebeh hlavnej cesty; v iných prípadoch sa Z 510 nesmie umiestňovať.¹⁷⁶ Pozri tiež 2.4.9 a 3.10.3.1.

K použitiu dodatkových tabuliek Z 512 Priečna jazda električky a Z 513 Priečna jazda cyklistov pozri 3.10.3.3 a 3.10.3.4.

3.8.1.2 Daj prednosť v jazde! (Z 201)

Výber medzi Z 201 Daj prednosť v jazde! a Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde rieši 2.4.8.

Ak vozidlá vchádzajú na cestu s prednosťou v jazde prostredníctvom krátkeho pripájacieho pruhu, ktorého dĺžka nepostačuje na dosiahnutie dostatočnej rýchlosti na plynulé zaradenie sa do jazdného prúdu vozidiel na ceste s prednosťou v jazde, je potrebné aj takéto miesto považovať za kolízny priestor. Značka sa v týchto prípadoch umiestňuje na začiatku pripájacieho pruhu, resp. bezprostredne pred jeho začiatkom tak, aby nebola viditeľná z cesty s prednosťou v jazde.

Naopak, takáto úprava sa nesmie použiť, ak je pripájací pruh dostatočne dlhý na plynulé zaradenie sa do jazdného prúdu vozidiel.¹⁷⁷

K použitiu na kruhovom objazde pozri 3.8.2.4.

Na Z 201 Daj prednosť v jazde má nadväzovať vodorovná Z 605 Čakacia čiara a ak ide o križovátku s premávkou riadenou svetelnými signálmi, Z 604 STOP čiara. Od vodorovných priečných čiar sa smie upustiť na cestách, kde sa nevyznačujú vodorovné značky, na vjazdoch z poľných a lesných ciest a pod.

Značka sa smie kombinovať len so Z 210 Prikázaný smer jazdy, Z 213 Kruhový objazd, Z 215 Zákaz odbočenia a Z 216 Zákaz otáčania, pričom v prípade kombinácie sa nachádza hore. Ak sa značky umiestnia vedľa seba, nachádza sa Z 201 na vnútornej strane. Značka sa tiež smie kombinovať s dodatkovými tabuľkami Z 510, Z 512 a Z 513 a v prípade ak je predbežná, s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť alebo Z 511 Vzdialenosť k povinnému zastaveniu.

3.8.1.3 Stoj, daj prednosť v jazde! (Z 202)

Značka sa smie na križovatke použiť len ak je to nevyhnutné z jedného z dôvodov uvedených v 2.4.8. V ostatných prípadoch sa musí použiť Z 201 Daj prednosť v jazde!

Pred priesťm sa Z 202 smie použiť len v prípade ak sú rozhľadové pomery natoľko nedostatočné, že nie je bezpečné vojsť na priesťmie bez zastavenia ani pri nízkej rýchlosti jazdy. Na určenie rozhľadových pomerov na priesťmie sa použijú dopravné predpisy príslušnej dráhy a nimi špecifikované technické normy a technické predpisy.

Na Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! má nadväznosť vodorovná Z 604 STOP čiara. Od vyznačenia STOP čiar v spojitosti so Z 202 sa, kde je to možné, neupúšťa ani na cestách, kde sa nevyznačujú vodorovné značky, na vjazdoch z poľných a lesných ciest a pod.

Značka sa smie kombinovať len so Z 153 Výstražný kríž (pred priesťm), Z 210 Prikázaný smer jazdy, Z 215 Zákaz odbočenia a Z 216 Zákaz otáčania, pričom v prípade kombinácie sa nachádza hore. Ak sa značky umiestnia vedľa seba, nachádza sa značka Z 202 na vnútornej strane. Smie sa tiež kombinovať s dodatkovými tabuľkami Z 510, Z 512 a Z 513.

¹⁷⁶ [Z19] Príloha č. 5, časť II. bod 14

¹⁷⁷ Dĺžka pripájacieho pruhu je rozhodujúci parameter pre správanie sa vodiča: ak je krátky, musí sa v zásade správať obdobne ako keď žiadny pripájací pruh neexistuje, pričom môže byť nutné spomalenie či dokonca zastavenie vozidla, zatiaľ čo pri dostatočne dlhom jazdnom pruhu má vodič naopak od začiatku pripájacieho pruhu zrýchľovať, aby sa mohol plynulo zaradiť. Vodič bez miestnej znalosti ale nemá odkiaľ vedieť, aký dlhý je pripájací pruh a jediný spôsob, ako ho inštruovať pri správaní sa, je umiestnenie alebo naopak neumiestnenie Z 201 Daj prednosť v jazde! na začiatku pripájacieho pruhu.

3.8.1.4 Prednosť protiúdcích vozidiel (Z 203)

Značka sa používa len bezprostredne pred:

1. zúženými úsekmi cesty, kde nie dostatočná šírka na vzájomné vyhýbanie protiúdcích vozidiel,
2. úsekmi cesty, na ktorých je cesta zúžená na jednej strane alebo sa na nej nachádza prekážka a prednosť je potrebné upraviť odchyľne od všeobecnej úpravy cestnej premávky.¹⁷⁸

Nevyhnutnou podmienkou použitia značky je dostatočný rozhľad vodičov na celý zúžený úsek z oboch strán. Ak táto podmienka nie je splnená (napr. sa zúžený úsek nachádza v zákrute alebo je príliš dlhý), musí sa situácia riešiť inými prostriedkami, napr. riadením svetelnými signálmi.

Pri určení smeru, ktorý má mať prednosť v jazde sa prihliada na prípadné asymetrické intenzity cestnej premávky. V stúpaniach a klesaniach sa spravidla priraduje prednosť smeru v stúpaní. Ak sa na ceste nachádza viac zúžených úsekov krátko za sebou a intenzity premávky nie sú výrazne asymetrické, prideluje sa prednosť v jazde pokiaľ možno striedavo tak, aby sa dosiahlo rovnomerné rozdelenie čakaní na oba smery premávky pri zvýšených intenzitách cestnej premávky.

Ak sa použije Z 203, musí sa z v opačnom smere bezprostredne pred vjazdom do takéhoto úseku použiť Z 304 Prednosť pred protiúdcimi vozidlami, pozri 3.9.1.4.

3.8.2 Príkazové a zákazové značky (číselný rozsah 210 až 279)

3.8.2.1 Príkazaný smer jazdy (Z 210)

Značka sa umiestňuje bezprostredne pred miestom, ku ktorému sa vzťahuje. Značka sa používa na dva účely:

1. na obmedzenie niektorých manévrov v križovatke či na obdobnom mieste z bezpečnostných alebo kapacitných dôvodov,
2. ako regulácia súvisiaca so Z 230 Zákaz vjazdu alebo Z 231 Zákaz vjazdu v oboch smeroch, umiestnenú v niektorom smere jazdy alebo niektorých smeroch jazdy (nahradza teda predbežnú regulačnú značku v prípadoch, kedy sa obmedzenie týka všetkých alebo takmer všetkých účastníkov cestnej premávky) – takáto regulácia sa však neumiestňuje v prípadoch, kedy je zákaz vjazdu zjavný aj bez takejto značky, napr. výjazd z čerpacej stanice.

Značka sa nesmie používať ako regulácia súvisiaca s ostatnými značkami zakazujúcimi vjazd (vstup): v týchto prípadoch sa použije predbežná regulačná značka v primeranej vzdialenosti pred manévrom alebo sa toto obmedzenie vyznačí na smerovej značke. Výnimka: ak je zákaz vjazdu (vstupu) vyznačený značkami Z 233 až 235 umiestnený súčasne vo viacerých smeroch, možno ako súvisiacu reguláciu použiť Z 210 s dodatkovou tabuľkou Z 506 Platí pre.

Na značke sa smie vyznačiť jeden alebo dva prípustné smery jazdy; dva však iba v prípade, ak v danej križovatke či na obdobnom mieste nejde o všetky smery jazdy – v opačnom prípade by šlo o porušenie zásady nenulovej regulácie (pozri 2.3.7). Na značke sa vyznačujú smery jazdy v zmysle „priamo“, „vľavo“ a „vpravo“ a kombinácie dvoch takýchto smerov.

Na križovatke s riadenou premávkou sa značka smie použiť iba tak, že platí pre všetky vozidlá v zodpovedajúcom smere premávky. Nesmú sa umiestniť nad vyznačenými jazdnými pruhmi, napr. na zdôraznenie (opakovanie) smerov jazdy predpísaných pre jednotlivé pruhmi vodorovnými dopravnými značkami Z 630 Smerové šípky.

Značka sa nesmie použiť na vyznačenie prikázaného smeru obchádzania ostrovčeka či inej prekážky – na tento účel slúži Z 212 Príkazaný smer obchádzania. Značka sa tiež nesmie použiť na vyznačenie prikázaného smeru jazdy v kruhovom objazde označenom prostredníctvom Z 213 Kruhový objazd. Ak však ide o kruhový objazd so špecifickou prednosťou v jazde, ktorý nie je označený prostredníctvom Z 213¹⁷⁹ (pozri 3.8.2.4) smie sa značka použiť na vyznačenie prikázaného smeru po kruhovom objazde tak, že je umiestnená bezprostredne pred vjazdom do kruhového objazdu, a to buď samostatne alebo pod značkou o prednosti v jazde (Z 302) alebo o dávaní prednosti v jazde (Z 201).

¹⁷⁸ [Z5] § 18

¹⁷⁹ V takom prípade sa už právne nejde o kruhový objazd, ale o cestu v tvare kruhového objazdu s predpísaným smerom jazdy, na ktorej sa nachádza viaceré križovatky.

3.8.2.2 Prikázaný smer odbočenia (Z 211)

Ak Z 210 nie je možné alebo vhodné umiestniť bezprostredne pred miestom, ku ktorému sa vzťahuje, možno alternatívne použiť Z 211 umiestnenú bezprostredne za týmto miestom. Typické použitie je na protihľej strane stykovej križovatky.

Značka sa nesmie používať v križovatkách s riadenou premávkou.

Značka smie vyznačovať len smer odbočenia vľavo alebo smer vpravo; nie je prípustné vyznačiť viac smerov súčasne,¹⁸⁰ čo by okrem rozporu s významom značky znamenalo aj porušenie zásady nenulovej regulácie (pozri 2.3.7). Rovnako tak sa nesmú umiestniť oba varianty značky spoločne, nakoľko by šlo o porušenie zásady konzistentnosti (pozri 2.3.5).

Značka sa nesmie použiť na vyznačenie prikázaného smeru obchádzania ostrovčeka či inej prekážky – na tento účel slúži Z 212 Prikázaný smer obchádzania. Značka sa tiež nesmie použiť na vyznačenie prikázaného smeru jazdy v kruhovom objazde označenom Z 213 Kruhový objazd. Ak však ide o kruhový objazd so špecifickou prednosťou v jazde, ktorý nie je označený prostredníctvom Z 213¹⁷⁹ (pozri 3.8.2.4), smie sa značka použiť na vyznačenie prikázaného smeru po kruhovom objazde tak, že je umiestnená na stredovom ostrovčeku oproti vjazdu do kruhového objazdu.

Rovnako ako pri Z 210 platí, že sa značka nepoužíva ako nadväzujúca regulácia na značky zakazujúce vjazd iné ako Z 230 Zákaz vjazdu a Z 231 Zákaz vjazdu pre všetky vozidlá (pozri 3.8.2.1).

3.8.2.3 Prikázaný smer obchádzania (Z 212)

Značka sa používa len tam, kde nie je zrejmé, z ktorej strany sa má obchádzať prekážka alebo ostrovček; nesmie sa použiť tam, kde sa prekážka alebo ostrovček dá fyzicky obchádzať len po jednej strane. Značka sa umiestňuje cca na začiatku deliaceho ostrovčeka alebo pred prekážkou, prípadne priamo na prekážke.

Značka smie vyznačovať len smer obchádzania vľavo alebo smer vpravo; nesmie sa vyznačiť viac smerov súčasne,¹⁸¹ čo by okrem rozporu s významom značky znamenalo aj porušenie zásady nenulovej regulácie (pozri 2.3.7). Rovnako tak sa nesmú použiť oba varianty značky spoločne, nakoľko by šlo o porušenie zásady konzistentnosti (pozri 2.3.5).¹⁸²

Ak je možné obchádzanie prekážky alebo ostrovčeka vpravo aj vľavo a je potrebné usmerniť premávkou, použije sa dopravné zariadenie 706 Vodiaca tabuľa a/alebo vodorovné značenie.

Ak sa použije Z 212 na označenie deliaceho ostrovčeka, tento sa spravidla neoznačuje ďalšími dopravnými značkami alebo dopravnými zariadeniami. Mimo obce sa však v primeranej vzdialenosti pred takýmto ostrovčekom vyznačuje Z 601 Súvislá vodorovná čiara, príp. aj Z 620 Vyšrafovaný priestor; v obci to môže byť potrebné mimo upokojených premávkových priestorov.

Značka sa nesmie použiť na vyznačenie prikázaného smeru odbočenia – na tento účel slúži Z 211.¹⁸³ To znamená, že značka sa nesmie použiť na deliacom ostrovčeku v križovatke, ktorý oddeľuje rôzne smery jazdy (napr. priamo / odbočenie vpravo), nakoľko sa v takom prípade nejde o obchádzanie.

Značka sa taktiež nesmie použiť na vyznačenie prikázaného smeru jazdy po kruhovom objazde v interpretácii „smer obchádzania stredového ostrovčeka kruhového objazdu“ – na tento účel slúži značka 213 Kruhový objazd.

¹⁸⁰ [Z19] Príloha č. 3, časť II., bod 3 – vyznačiť možno len jeden smer (na rozdiel od Z 210)

¹⁸¹ [Z19] Príloha č. 3, časť II., bod 4 – vyznačiť možno len jeden smer (na rozdiel od Z 210)

¹⁸² Značka je regulačná a jej účelom je preto uloženie príkazu, zákazu alebo obmedzenia, nie upozornenie na prekážku. Na označenie ostrovčeka v jazdnej dráhe, ktorý je možné obchádzať z oboch strán alebo na označenie deliaceho ostrovčeka, kde je možné jazdiť priamo aj odbočiť resp. odbočiť oboma smermi, možno použiť dopravné zariadenie 706 Vodiaca tabuľa (ktorá je zároveň vzhľadom na svoju farebnosť omnoho lepšie už z diaľky rozoznateľná), ak nie je dané miesto označené inak (napr. šípovým smerníkom). Zároveň nič nebráni spoločnému použitiu značky 212 spoločne s dopravným zariadením 706 Vodiaca tabuľa tam, kde je prikázané obchádzanie ostrovčeka či prekážky len z jednej strany.

¹⁸³ Odbočenie a obchádzanie sú dva odlišné manévry, ktoré sa líšia najmä tým, že pri odbočení vodič odbočuje na inú cestu alebo mimo cesty, zatiaľ čo pri obchádzaní pokračuje ďalej po tej istej ceste, len musí vykonať manéver obchádzania ostrovčeka či prekážky.

3.8.2.4 Kruhový objazd (Z 213)

Značkou sa smie označiť len kruhový objazd, ktorý má v topografickom priemete približne tvar kruhu a v jeho stredovom ostrovčeku sa nenachádzajú žiadne prekážky podstatne obmedzujúce výhľad vodiča cez tento ostrovček (napr. stromy, budovy a pod.). Stredový ostrovček takto označeného kruhového objazdu nesmie byť určený na premávku vozidiel a chodcov, s výnimkou kruhových objazdov s veľmi malými polomermi, na ktorých je stredový ostrovček prispôsobený na prechádzanie ťažkými vozidlami (nákladné vozidlá a autobusy, príp. zvláštne vozidlá).

Značka sa umiestňuje bezprostredne pred vjazdom do kruhového objazdu. Značka smie vyznačovať len jeden smer jazdy po kruhovom objazde, a to vpravo.

Mimo obce sa na kruhový objazd musí vopred upozorniť použitím Z 360 Smerová predzvesť alebo Z 361 Smerová a pruhová predzvesť a na stredovom ostrovčeku oproti vjazdu sa odporúča umiestniť dopravné zariadenie 705 Smerovacia tabuľa (1-šípová).

Značka sa kombinuje so Z 201 Daj prednosť v jazde!, pričom táto sa nachádza nad Z 213. V prípade (výnimočného) umiestnenia vedľa seba sa Z 213 nachádza na vonkajšej strane. S inými značkami vrátane Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! sa Z 213 kombinovať nesmie.

V súlade s platnou legislatívou vyplývajúcou z ustanovení medzinárodných zmlúv sú pritom prípustné len dve konfigurácie kombinácie so značkou prikazujúcou dať prednosť v jazde:

1. na všetkých vjazdoch do kruhového objazdu je Z 213 umiestnená spoločne so Z 201,
2. na všetkých vjazdoch do kruhového objazdu je Z 213 umiestnená samostatne, bez značky o prednosti v jazde alebo značky prikazujúcej dať prednosť v jazde,

príčom na kruhovom objazde sa v oboch prípadoch nesmú umiestňovať žiadne ďalšie značky o prednosti v jazde ani značky o dávaní prednosti v jazde.

Konfigurácia podľa bodu 2 je však z kapacitného hľadiska veľmi obmedzujúca, preto sa pri vyznačovaní kruhových objazdov **smie použiť výlučne konfigurácia podľa bodu 1.**

Ak je potrebné ustanoviť na ceste v tvare kruhu inú konfiguráciu prednosti v jazde, nesmie sa takéto miesto označovať použitím Z 213 Kruhový objazd. Smer jazdy sa v takom prípade vyznačí použitím Z 210 na vjazde alebo použitím Z 211 na stredovom ostrovčeku oproti vjazdu.

Z 213 sa tiež nesmie používať v prípade cesty v tvare kruhu, kde električka križuje stredový ostrovček. V týchto prípadoch sa musí električke prideliť prednosť v jazde; preferuje sa riadenie premávky svetelnými signálmi. Pokiaľ ide o označenie smeru jazdy po kruhovom objazde, platia rovnako ustanovenia predchádzajúceho odseku.

V kruhovom objazde, a to vrátane cesty v tvare kruhu neoznačenej Z 213 sa nesmie vyznačovať cyklistický pruh alebo ochranný pruh. Vedenie cyklistickej premávky je prípustné len po stavebne oddelenej cestičke z vonkajšej strany kruhového objazdu, pričom táto cestička križuje jednotlivé vjazdy a výjazdy z/do neho. Na základe polohy tejto cestičky voči kruhovému objazdu sa určuje umiestnenie Z 201, pozri 3.8.1.1, pričom Z 213 sa umiestni zásadne spoločne so Z 201.

3.8.2.5 Zákaz odbočenia (Z 215)

Značka má rovnaké použitie ako Z 210 Prikázaný smer jazdy, s dvoma rozdielmi:

1. regulácia je vyjadrená negatívnym (zákaz) namiesto pozitívnym (prikaz) spôsobom,¹⁸⁴
2. smie sa vyznačiť len jeden smer jazdy.

Pre výber medzi Z 210 a Z 215 platí, že primárne sa používa Z 210 Prikázaný smer jazdy. Iba ak by s ohľadom na miestne pomery nebol jej význam jednoznačný, použije sa Z 215.

Rovnako ako pri Z 210 platí, že sa značka nepoužíva ako nadväzujúca regulácia na značky zakazujúce vjazd iné ako Z 230 Zákaz vjazdu a Z 231 Zákaz vjazdu pre všetky vozidlá (pozri 3.8.2.1).

¹⁸⁴ Pozitívne vyjadrenie regulácie je také, kedy značka vyjadruje, čo účastník musí, negatívne vyjadrenie regulácie je také, kedy značky vyjadruje, čo vodič nesmie. V prípade regulácie smeru jazdy Z 210 vyznačuje všetky smery, kde vodič smie ísť, pričom ostatnými smermi ísť nesmie. Naproti tomu Z 215 vyznačuje smery, ktorými vodič ísť nesmie, pričom ostatnými ísť môže. Nevýhodou Z 215 je, že vodič nevidí na značke smery, ktorými ísť smie, čo je pre neho rozhodujúci faktor, preto musí (zbytočne) zvýšiť pozornosť a rozhodovanie mu trvá dlhšie. Z hľadiska rýchlosti reakcie je teda Z 210 pre vodiča výhodnejšia. Okrem toho, pri použití Z 215 môže dôjsť k vizuálnemu konfliktu s vodorovnými smerovými šípkami, ktoré zo zásady vždy vyjadrujú reguláciu pozitívnym spôsobom.

3.8.2.6 Zákaz otáčania (Z 216)

Značka sa umiestňuje bezprostredne pred miestom, kde sa zakazuje otáčanie.

Pri použití značky treba mať na pamäti, že otáčanie je v zmysle [Z5] manéver odlišný od odbočenia. Použitie len Z 210 Prikázaný smer jazdy, príp. Z 215 Zákaz odbočenia samo osebe nezakazuje otáčanie; rovnako tak to platí pre smerové šípky na vozovke.

3.8.2.7 Spoločne k značkám Cestička pre chodcov (Z 220), Cyklistická komunikácia (Z 221), Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov (Z 222), Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov (Z 223)

Špeciálne cestičky a pruhy sa označujú zvislými značkami len tam, kde je použitie takejto špeciálnej cestičky alebo pruhu povinné.

Z 220 až Z 223 sa zásadne nesmú vkladať do pruhových značiek.¹⁸⁵

K úprave špeciálnych cestičiek a pruhov pozri 2.8.

3.8.2.8 Cestička pre chodcov (Z 220)

Značka sa používa len:

1. ak nie je zjavné, že ide o chodník alebo o inú komunikáciu určenú len pre chodcov,
2. ak je potrebné povoliť vjazd cyklistov na chodník, pričom tento nemožno označiť ako spoločnú alebo oddelenú cestičku pre chodcov a cyklistov (pozri tiež 2.8, najmä 2.8.2.3 a 2.8.2.6).

Vjazd cyklistov na chodník (cestičku pre chodcov) sa smie povoliť, len ak tento chodník, resp. cestička na daný účel stavebne prispôsobený, napr. skosenými obrubníkmi v križovatkách.

3.8.2.9 Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov (Z 222)

Tam, kde spoločná cestička pre chodcov a cyklistov vyúsťuje na vozovku a prechádzanie cez vozovku je riadené svetelnými signálmi, sa vyznačuje spoločné miesto na prechádzanie chodcov a cyklistov, bez samostatných častí pre chodcov a cyklistov (t. j. 2 prerušované čiary).

3.8.2.10 Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov (Z 223)

Poloha symbolu bicykla a symbolu chodcov na značke vľavo/vpravo musí zodpovedať polohe pruhu pre cyklistov a pruhu pre chodcov na cestičke.

Ak je pruh pre cyklistov obojsmerný, táto skutočnosť sa na Z 223 zvlášť nevyznačuje.

Ak sa takáto cestička skladá z (spravidla obojsmerného) pruhu pre cyklistov v strednej časti cestičky a pruhov pre chodcov na oboch stranách cestičky, označuje sa z oboch strán prostredníctvom Z 223, na ktorej je pruh pre cyklistov vľavo a pruh pre chodcov vpravo. V prípade opačnej konfigurácie (pruh pre chodcov v strede a jednosmerné pruhy pre cyklistov po stranách cestičky – neodporúča sa), označuje sa z oboch strán prostredníctvom Z 223, na ktorej je pruh pre chodcov vľavo a pruh pre cyklistov vpravo.

Tam, kde oddelená cestička pre chodcov a cyklistov vyúsťuje na vozovku a prechádzanie cez vozovku je riadené svetelnými signálmi, sa vyznačuje miesto na prechádzanie chodcov a cyklistov s oddelenými priestormi pre chodcov a cyklistov (3 prerušované čiary; v prípade špecifickej konfigurácie podľa predchádzajúceho odseku 4 prerušované čiary).

3.8.2.11 Vyhradený pruh pre verejnú dopravu (Z 224)

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu sa stáva vyhradeným jeho vyznačením na vozovke. Použitím Z 224 sa prikazuje jeho prednostné použitie a značku spravidla možno vynechať. Ak je však vyhradenie časovo obmedzené alebo ak sa do vyhradeného pruhu má povoliť vjazd aj iným účastníkom cestnej premávky, musí sa použiť Z 224 spoločne so zodpovedajúcou dodatkovou tabuľkou (Z 505 Časové obmedzenie, resp. Z 515 Voľno).

Značka sa umiestňuje pri pravom okraji vozovky. Ak sa vyhradený jazdný pruh nachádza na ľavej strane jednosmernej cesty alebo smerovo rozdelenej cesty, môže byť vhodné značku umiestniť pri ľavom okraji vozovky.

¹⁸⁵ [Z19] Príloha č. 4, časť VI, bod 1 ods. 2

V prípade výnimočného atypického umiestnenia vyhradeného pruhu, kedy by umiestnenie značky pri pravom alebo ľavom okraji vozovky nemuselo byť dostatočné ani pri zohľadnení vodorovného dopravného značenia, sa značka smie umiestniť nad vozovkou nad zodpovedajúcim pruhom; nesmie sa však vkladať do pruhovej značky. Atypickým umiestnením nie je, ak sa vedľa vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu nachádza napr. parkovací pruh, cyklistický pruh a pod.

3.8.2.12 Koniec špeciálnej cestičky alebo pruhu (Z 225)

Prostredníctvom Z 225 sa ukončenie špeciálnej cestičky alebo pruhu vyznačuje len tam, kde koniec špeciálnej cestičky alebo pruhu nie je jednoznačne rozoznateľný. Teda ak napríklad vyhradený pruh pre verejnú dopravu fyzicky končí, nevyznačuje sa jeho koniec prostredníctvom Z 225, ak sa však mení na všeobecný (nevyhradený) jazdný pruh, môže byť potrebné použitie Z 225. Rovnako ak napríklad cestička pre cyklistov viditeľne vyúsťuje na cestu, nevyznačuje sa jej koniec prostredníctvom Z 225, výnimočne sa však smie Z 225 použiť, ak je situácia nejednoznačná. Ak špeciálna cestička alebo pruh končí v križovatke, Z 225 sa nepoužije.

Ak špeciálna cestička alebo pruh len križuje vjazd z príľahlej nehnuteľnosti a pod., neumiestňuje sa ani Z 225 ani opakovacie značky Z 220 – Z 224 za križovaním daného vjazdu.

Z 225 ukončujúca špeciálnu cestičku sa spravidla umiestňuje na zadnú stranu Z 220 až 223.

Z 225 ukončujúca vyhradený pruh pre verejnú dopravu sa v priečnom reze umiestňuje rovnakým spôsobom ako Z 224 Vyhradený pruh pre verejnú dopravu, pozri 3.8.2.11. Na polohu Z 225 v priečnom reze v prípade ostatných špeciálnych cestičiek a pruhov platia rovnaké podmienky ako na Z 220 až Z 223, pozri 3.8.2.7.

3.8.2.13 Spoločne k zákazom vjazdu (číselný rozsah 230 – 244)

Značky zakazujúce vjazd sa umiestňujú v semikolíznom priestore bezprostredne za križovatkou tak, aby boli dobre viditeľné aj z inej cesty.

Značka zakazujúca vjazd sa v bezkolíznom priestore umiestňuje len výnimočne a to len za predpokladu, že je nevyhnutné povoliť vjazd daným účastníkom cestnej premávky po určité miesto alebo objekt (napr. STK) a sú zabezpečené dostatočne vhodné podmienky na otáčanie vozidiel.

Špecificky treba pristupovať k miestam, kde sa v bezkolíznom priestore zakazuje vjazd vozidlám na základe rozmerov alebo hmotnosti (napr. mosty), najmä ak pred samotným zákazom nemá vodič daného vozidla priestor na otočenie. V takom prípade sa okrem samotnej značky zakazujúcej vjazd umiestnenej na danom mieste zakáže vjazd minimálne od predchádzajúceho vhodného miesta na otočenie.

Zákazy vjazdu len pre niektorých účastníkov cestnej premávky sa musia oznámiť v dostatočnom predstihu pred takýmto obmedzením tak, aby dotknutí účastníci mohli použiť inú trasu bez potreby zbytočného návratu z miesta obmedzenia. Na tento účel sa použije uzávierková predzvešť s vyznačením obchádzky prípadne informačná tabuľa.¹⁸⁶ Pokiaľ je to možné, vyznačí sa tiež obchádzková trasa prostredníctvom informačných značiek o náhradných a obchádzkových trasách, a to najmä na cestách nadregionálneho a vyššieho dopravného významu. Od použitia uzávierkových predzveští (resp. informačných tabúľ) a vyznačovania obchádzkových trás sa upúšťa, ak ide o obmedzenie v obci bez vplyvu na tranzitnú dopravu, výnimočne mimo obce na cestách subregionálneho významu.

Značky zakazujúce vjazd s výnimkou Z 230 sa musia konzistentne umiestniť na všetkých vjazdoch do časti cestnej siete, do ktorej má byť zodpovedajúcim účastníkom zakázaný vjazd; vo vnútri takejto časti cestnej siete (ktorou ale môže byť napr. aj jediná ulica) sa už nesmú opakovať.

Zákazy vjazdu možno ustanoviť aj pre jednotlivé vyznačené jazdné pruhy (pozri 3.5.6). Takýto zákaz má potom líniovou platnosť a jeho platnosť končí tam, kde sa daný pruh fyzicky končí. Ak je potrebné takýto zákaz ukončiť skôr, použije sa Z 267 Koniec viacerých zákazov.

¹⁸⁶ Informačná tabuľa podľa [Z19] § 8 ods. 2

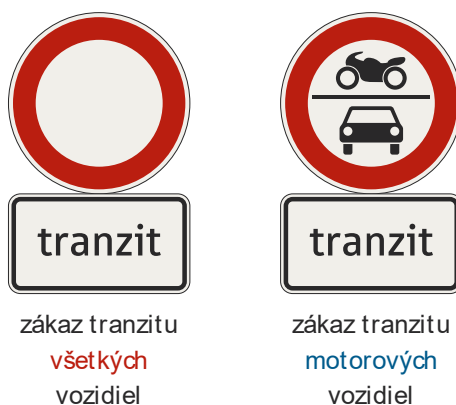
3.8.2.14 Zákaz vjazdu (Z 230), Zákaz vjazdu pre všetky vozidlá (Z 231), Zákaz vjazdu pre všetky motorové vozidlá (Z 232)

Z 230 a Z 231 slúžia na úplný zákaz vjazdu pre všetky vozidlá, s prípadným vyňatím niektorých účastníkov použitím dodatkovkej tabuľky Z 507 Neplatí pre. Ak sa majú zo zákazu vjazdu vyňať nemotorové vozidlá - spravidla cyklisti¹⁸⁷ – použije sa Z 232 Zákaz vjazdu pre všetky motorové vozidlá.

Ak je účelom zakázať len tranzit vozidiel, dopĺňa sa Z 231, resp. Z 232 dodatkovou tabuľkou Z 520 Tranzit. Za špecifických podmienok¹⁸⁸ sa v obci namiesto toho používa dodatková tabuľka Z 507 Neplatí pre, vo variantoch:

- „okrem zásobovania“ ,
- „okrem dopravnej obsluhy“,
- „okrem rezidentov.“ – len výnimočne.¹⁸⁹

V prípade, že obmedzenie tranzitu sa má vzťahovať len na vozidlá na základe celkovej hmotnosti, používa sa Z 233 Zákaz vjazdu (vstupu) pre, s dodatkovou tabuľkou Z 520, pozri 3.10.3.7.



Obrázok 35: Používanie Z 231 a Z 232 na zákaz tranzitu všetkých alebo motorových vozidiel

Z 231 možno použiť len ak zákaz vjazdu platí v oboch smeroch premávky. Ak má zákaz vjazdu platiť len v jednom smere premávky a teda nejde o úplný zákaz vjazdu do určitej časti cestnej siete, musí sa použiť Z 230 Zákaz vjazdu.

S ohľadom na to tiež platí, že ak sa má zákaz vjazdu ustanoviť formou premennej značky v úseku, ktorý možno dynamicky uzatvárať v jednom alebo druhom smere premávky (napr. tunel), musí sa použiť Z 230 Zákaz vjazdu namiesto Z 231 Zákaz vjazdu pre všetky vozidlá. To platí aj pri zákazoch vjazdu v jednom smere na smerovo rozdelených cestách.

Zákaz vjazdu len v jednom smere pritom nemusí nevyhnutne znamenať, že ide o jednosmernú cestu: cesta môže byť (vnútri) obojsmerná, ale z určitých dôvodov – spravidla z dôvodov plynulosti cestnej premávky – sa do nej zakazuje vjazd na danom mieste (nie v danom smere), vodiči však môžu na cestu vojsť inde.

Z 230 sa za nesmie umiestniť v protismere vjazdovej vetvy na diaľnicu alebo na obdobnú smerovo rozdelenú cestu.¹⁹⁰

¹⁸⁷ Použitím Z 232 sa samozrejme povoľuje vjazd nielen cyklistom, ale všetkým nemotorovým vozidlám. To však spravidla nie je problém, keďže drvivú väčšinu nemotorových vozidiel tvoria cyklisti, a tak v súlade so zásadou jednoduchosti (pozri 2.3.3) je lepšie použiť Z 232 ako kombináciu Z 231 + Z 507 Neplatí pre (so symbolom bicykla). Iba ak by v určitej lokalite dochádzalo k pravidelnému vjazdu iných nemotorových vozidiel, napr. záprahových, a tento vjazd je nežiaduci, použije sa spomínaná kombinácia Z 231 + Z 507.

¹⁸⁸ [Z19] Príloha č. 5, bod 1, odsek 3 až 5

¹⁸⁹ Všeobecný zákaz vjazdu, z ktorého sú vyňatí len rezidenti, treba dôsledne zvážiť a použiť len v prípade absolútnej nevyhnutnosti. Do takýchto úsekov totiž nesmie vojsť ani len vozidlo taxislužby, kuriér atď. Spravidla takáto úprava prichádza do úvahy v obytnej zóne.

¹⁹⁰ Takúto značku môže vidieť len vodič, ktorý už v protismere diaľnice v danom momente jazdí. Je lepšie, ak diaľnicu okamžite opustí – hoci aj cez protismer vjazdovej vetvy – ako by pokračoval ďalej v protismere diaľnice (pričom je veľmi pravdepodobné, že do skutočnej vjazdovej vetvy vzhľadom na jej geometrickú orientáciu neodbočí).

3.8.2.15 Zákaz vjazdu (vstupu) pre (Z 233)

Na značke sa účastníci cestnej premávky, ktorým je zakázaný vjazd, resp. vstup, vyznačuje symbolom druhu účastníka podľa [Z19] Príloha č. 1, časť A. Iné symboly a nápisy (napr. „dopravná obsluha“, „tranzit“) a pod. sú na značke neprípustné.

Značka sa smie použiť na zákaz jazdy ťažkých vozidiel na základe celkovej hmotnosti (najvyššej prípustnej). V takom prípade sa na značke vyznačí symbol motorového vozidla s výnimkou motocyklov bez postranného vozíka¹⁹¹ a doplní sa dodatkovou tabuľkou Z 508 Hmotnosť s vyznačením zodpovedajúcej tonáže (pozri 3.10.2.4), resp. dodatkovou tabuľkou Z 520 Tranzit kombinovanou s dodatkovou tabuľkou Z 508, ak sa má zákaz týkať len tranzitu. V prípade, že sa takéto obmedzenie má týkať výlučne nákladných vozidiel (t. j. nemá sa týkať napr. autobusov), použije sa na značke Z 233 symbol nákladného vozidla.¹⁹²

Takéto obmedzenie sa týka celkovej hmotnosti: ak je potrebné obmedzenie na základe okamžitej hmotnosti z dôvodu zníženej únosnosti vozovky, mosta a pod., používa sa Z 240 Maximálna hmotnosť (pozri 3.8.2.18), resp. Z 241 Maximálna hmotnosť na nápravu (pozri 3.8.2.19).



Obrázok 36: Používanie Z 233 na zákaz vjazdu alebo tranzitu ťažkých vozidiel

Za špecifických podmienok¹⁸⁸ sa v obci namiesto toho používa dvojica dodatkových tabuliek: Z 508 s vyznačením celkovej hmotnosti a pod ňou dodatková tabuľka Z 507 vo variantoch „okrem zásobovania“, „okrem dopravnej obsluhy“ alebo výnimočne „okrem rezidentov.“

Upozorňuje sa na to, že regulácie vyplývajúce z regulačných značiek sa vzťahujú na šírku vozovky (resp. jazdného pruhu, ak je regulačná značka umiestnená nad vyznačeným jazdným pruhom alebo vyobrazená na pruhovej značke). To znamená, že zákaz sa nevzťahuje napr. na chodník alebo na krajnicu.

S ohľadom na túto skutočnosť nie je možné dosiahnuť použitím Z 233 úplný zákaz vjazdu cyklistov, resp. úplný zákaz vstup chodcov na cestu: nakoľko cyklisti smú jazdiť po krajnici a chodci smú kráčať po krajnici alebo chodníku, použitie Z 233 so symbolom bicykla alebo so symbolom chodca **efektívne nezakazuje premávku cyklistov alebo chodcov po ceste**, iba po vozovke – stále však smú použiť krajnicu, príp. chodník.

Ak je účelom úplne zakázať premávku cyklistov alebo chodcov na ceste ako takej (teda vrátane chodníka a krajnice), možno to dosiahnuť nasledujúcimi spôsobmi:¹⁹³

1. označením cesty prostredníctvom Z 311 ako cesty pre motorové vozidlá – to je však prípustné len pri splnení podmienok uvedených v 3.9.2.3,
2. zriadením (približne) súbežnej špeciálnej cestičky a jej označením ako povinnej použitím zodpovedajúcej značky Z 220 až Z 223,

¹⁹¹ [Z19] Príloha č. 1, časť A, bod 1

¹⁹² [Z19] Príloha č. 1, časť A, bod 3

¹⁹³ Okrem uvedených spôsobov prichádza do úvahy ešte vyznačenie okrajovej čiary tak, že vznikne veľmi úzka krajnica (0,25 m). Tým sa síce vjazd cyklistov efektívne nezakáže, ale technicky sa prakticky znemožní.

3.8.2.16 Zákaz vjazdu pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci (Z 234)

Vozidlami prepravujúcimi nebezpečné veci sú vozidlá, ktoré musia byť osobitne označené podľa medzinárodnej dohody [Z23].

Značkou možno zakázať vjazd takýchto vozidiel na miesta, v ktorých existuje oprávnená obava, že v prípade nehody alebo iného incidentu (vrátane úniku prepravovaných látok) môžu vážne ohroziť život, zdravie, životné prostredie, stavby alebo iný majetok. Takýmito miestami sú predovšetkým cestné tunely, ale do úvahy pripadajú aj iné lokality, napr. prudké klesania vedúce priamo do obývanej oblasti.

Ak sa touto značkou zakáže vjazd vozidiel prepravujúcich nebezpečné veci do časti cestnej siete nadregionálneho alebo vyššieho dopravného významu, musí sa zároveň vyznačiť obchádzková trasa pre tieto vozidlá prostredníctvom vhodnej zostavy značiek Z 392 až Z 396. To neplatí, ak ide o odklon vozidiel z diaľnice s vyznačenou náhradnou trasou (Z 390, Z 391), ktorá je zhodná s obchádzkovou trasou pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci.

Ak značka zakazuje vjazd do úseku s cestným tunelom kategórie B, C, D alebo E, kombinuje sa s dodatkovou tabuľkou Z 521 Kategória tunela. Ak značka zakazuje vjazd do úseku s cestným tunelom kategórie F, nekombinuje sa s dodatkovou tabuľkou Z 521.

3.8.2.17 Zákaz vjazdu pre vozidlá prepravujúce náklad, ktorý môže spôsobiť znečistenie vody (Z 235)

Vozidlami prepravujúcimi náklad, ktorý môže spôsobiť znečistenie vody sú podmnožinou vozidiel prepravujúcich nebezpečné veci a bližšie ich upravuje medzinárodná dohoda [Z23]. Ide o pevné, kvapalné aj plynne látky, ktoré môžu nepriaznivým spôsobom trvalo ovplyvniť fyzikálne, chemické alebo biologické vlastnosti vody.

Značkou možno zakázať vjazd takýchto vozidiel do úsekov, v ktorých existuje oprávnená obava, že v prípade nehody alebo iného incidentu (vrátane úniku prepravovaných látok) môžu vážne ohroziť vodné zdroje najmä pitnej vody.

Ak sa touto značkou zakáže vjazd vozidiel prepravujúcich náklad, ktorý môže spôsobiť znečistenie vody do úseku cestnej siete nadregionálneho alebo vyššieho dopravného významu, platí povinnosť vyznačenia obchádzky za rovnakých podmienok ako v prípade zákazu vjazdu pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci, pozri 3.8.2.16.

3.8.2.18 Maximálna hmotnosť (Z 240)

Značka sa používa len na zákaz vjazdu ťažkých vozidiel do úsekov, na ktorých je únosnosť ich stavebných konštrukcií natoľko obmedzená, že neumožňuje jazdu všetkých vozidiel nepresahujúcich najväčšie povolené hmotnosti podľa [Z18].¹⁹⁴

Značka sa vzťahuje k okamžitej hmotnosti, nie k celkovej hmotnosti (najvyššej prípustnej).¹⁹⁵ Ak je účelom zakázať jazdu ťažkých vozidiel na základe celkovej hmotnosti, používa sa Z 233 s dodatkovou tabuľkou Z 508 (pozri 3.10.2.4), príp. tiež spolu so Z 520 (pozri 3.10.3.7), ak je účelom zakázať iba tranzit takýchto vozidiel.

Uvádza sa hodnota zistená podľa [T4], pričom sa zaokrúhľuje nadol na celé násobky 0,5 t, ak je táto hodnota ≤ 10 t, v opačnom prípade sa zaokrúhľuje nadol na celé tony. Hodnoty celých ton sa na značke vyznačujú bez desatinnej časti, ostatné hodnoty sa vyznačujú s presnosťou na jedno desatinné miesto.

Prípustný rozsah hodnôt na značke 3,5 t až 43 t vrátane.

3.8.2.19 Maximálna hmotnosť na nápravu (Z 241)

Značka sa používa len na zákaz vjazdu ťažkých vozidiel do úsekov, na ktorých je únosnosť ich stavebných konštrukcií natoľko obmedzená, že neumožňuje jazdu všetkých vozidiel nepresahujúcich najväčšie povolené hmotnosti na nápravu podľa [Z18].¹⁹⁴

Uvádza sa hodnota zistená podľa [T4], pričom sa zaokrúhľuje nadol na celé tony a vyznačuje sa na značke v celých tonách bez desatinnej časti. Prípustný rozsah hodnôt na značke 7 t až 11 t vrátane.

¹⁹⁴ Ide o vozidlá, ktoré sú prípustné v cestnej premávke aj bez povolenia na zvláštne užívanie. Nadmerné a nadrozmerné vozidlá potrebujú povolenie na zvláštne užívanie, jazdia po vopred určenej trase, pri jazde používajú zvláštne výstražné svetlá oranžovej farby a preto sa neradiia Z 240 až Z 244.

¹⁹⁵ [Z19] Príloha č. 3, časť II, bod 22

3.8.2.20 Maximálna šírka (Z 242)

Značka sa používa len na zákaz vjazdu širokých vozidiel do úsekov alebo jazdných pruhov, ktorých šírka neumožňuje jazdu, alebo aspoň bezpečnú jazdu, všetkých vozidiel nepresahujúcich najväčšie povolené rozmery podľa [Z18].¹⁹⁴

Značka sa spravidla používa s platnosťou len na vyznačený jazdný pruh alebo jazdné pruhy, typicky pri prácach na ceste. Šírka jazdného pruhu potom musí byť oproti vyznačenej hodnote väčšia aspoň o hodnotu, ktorú uvádza tabuľka 36 v závislosti od najvyššej dovolenej rýchlosti.

Tabuľka 36: Minimálna šírka jazdného pruhu v závislosti na hodnote vyznačenej na Z 242 (m)

vyznačená hodnota w	najvyššia dovolená rýchlosť (km/h)			
	≤ 30	31 – 60	61 – 80	> 80
≤ 2 m	≥ w + 0,30	≥ w + 0,40	≥ w + 0,50	≥ w + 0,60
> 2 m	≥ w + 0,40	≥ w + 0,50	≥ w + 0,60	≥ w + 0,70

Použitie značky tiež prichádza do úvahy vo významne zúžených a súčasne neprehľadných úsekoch ciest, aby sa zabezpečilo vzájomné vyhýbanie protiídúcich vozidiel.

Hodnoty celých metrov sa vyznačujú bez desatinnej časti, ostatné hodnoty s presnosťou na jedno desatinné miesto. Zaokrúhľuje sa smerom nadol. Najvyššia legislatívne prípustná hodnota, ktorá smie vyznačiť na tejto značke, je 2,5 m. Ak je potrebné vyznačiť zákaz vjazdu pre vozidlá šírky ≥ 2,6 m, vyznačí sa tento zákaz použitím Z 233 so symbolom zvláštneho motorového vozidla.

3.8.2.21 Maximálna výška (Z 243)

Značka sa používa len na zákaz vjazdu vysokých vozidiel do úsekov alebo jazdných pruhov so zníženou podjazdnou výškou neumožňujúcou jazdu, alebo aspoň bezpečnú jazdu, všetkých vozidiel nepresahujúcich najväčšie povolené rozmery podľa [Z18].¹⁹⁴

Na značke sa vyznačuje hodnota v závislosti od svetlej výšky c nasledovne:

- $c < 4,2$ m: $\leq c - 0,2$ m (najvyššia hodnota vyhovujúca tejto podmienke),
- $4,2 \text{ m} \leq c < 4,5$ m: 4,0 m,
- $c \geq 4,5$ m: značka sa nepoužíva.

Značka sa umiestňuje nad vozovkou. Pred úsekmi s obmedzením sa smie opakovať, pričom minimálne jedenkrát sa musí umiestniť nad dopravným zariadením 707 Červené a biele pruhy, ktorým sa vymedzuje najvyššia prípustná výška v dotknutom úseku. Na 1-pruhových a 2-pruhových obojsmerných cestách sa umiestňuje v osi vozovky, resp. nad stredovou pozdĺžnou čiarou. Na úsekoch s viac ako 1 jazdným pruhom v danom smere premávky sa umiestňuje medzi jazdnými pruhmi, nad jednotlivými pozdĺžnymi čiarami alebo sa smie umiestniť nad jednotlivými vyznačenými jazdnými pruhmi. Možno tiež vyznačiť rôzne výšky pre rôzne jazdné pruhy, ak má výškové obmedzenie tvar oblúka (napr. razený tunel alebo podjazd).

Hodnoty celých metrov sa vyznačujú bez desatinnej časti, ostatné hodnoty s presnosťou na jedno desatinné miesto. Najvyššia prípustná hodnota, ktorá sa smie vyznačiť na tejto značke, je 4,0 m.

3.8.2.22 Maximálna dĺžka (Z 244)

Značka sa používa len na zákaz vjazdu dlhých vozidiel do úsekov, ktorých geometrické charakteristiky neumožňujú jazdu, alebo aspoň bezpečnú jazdu, všetkých vozidiel nepresahujúcich najväčšie povolené rozmery podľa [Z18].¹⁹⁴

Vyznačujú sa hodnoty celých metrov bez desatinnej časti. Najvyššia legislatívne prípustná hodnota, ktorú možno vyznačiť na tejto značke, je 21 m.

3.8.2.23 Povinnosť zastaviť vozidlo (Z 245)

Značka sa používa len tam, kde nutnosť zastaviť vozidlo nie je zrejmá z miestnych podmienok, ako je napríklad existencia závery, brány a pod. alebo kde táto povinnosť nevyplýva z iného značenia; obvykle sa použije napr. na kontrolných stanovištiach Policajného zboru.

Značkou sa okrem toho smie označiť hraničný priechod so štátom, ktorý nie je členským štátom Európskych spoločenstiev. V takom prípade sa v hornej časti nachádza nápis „CLO“ a v dolnej časti preklad tohto nápisu do úradného jazyka príslušného susedného štátu. Predbežná značka sa potom umiestňuje cca 150 – 250 m (na diaľnici cca 500 m) pred infraštruktúrou hraničného priechodu

3.8.2.24 Nízkoemisná zóna (Z 248), Koniec nízkoemisnej zóny (Z 249)

Z 248 Nízkoemisná zóna sa povinne kombinuje s dodatkovou tabuľkou Z 527 Emisná trieda.

Na rozdiel od iných zón je v prípade nízkoemisnej zóny prípustné vnáranie zón s rôznou úpravou pod podmienkou, že vnútorná zóna má prísnejšie podmienky (prísnejšiu emisnú triedu) ako vonkajšia zóna. Pri prechádzaní medzi vnútornou a vonkajšou emisnou zónou sa nepoužívajú Z 249 Koniec nízkoemisnej zóny, ale výlučne Z 248 Nízkoemisná zóna s príslušnou dodatkovou tabuľkou Z 527 Emisná trieda; to platí tak v smere z vonkajšej do vnútornej zóny, ako aj v opačnom smere.

Z 249 Koniec nízkoemisnej zóny sa používa výlučne na vonkajšej hranici zóny s najmenej prísnyim obmedzením, teda na prejazde z nízkoemisnej zóny do premávkového priestoru, ktorý už nie je nízkoemisnou zónou.

3.8.2.25 Najnižšia dovolená rýchlosť (Z 250), Koniec najnižšej dovolenej rýchlosti (Z 260)

Používajú sa len hodnoty v násobkoch 10 km/h, pričom minimálna prípustná hodnota je 30 km/h a maximálna prípustná hodnota je 100 km/h.

Značky sa samostatne používajú len výškovo nad vyznačeným jazdným pruhom, inak len vyobrazením na pruhovej značke.

Značka sa používa na reguláciu radenia pomalých vozidiel do pravého jazdného pruhu, prípadne (najmä na diaľniciach) alebo do pravých dvoch pruhov na základe ich rýchlosti, napr. v stúpaniach a klesaniach.¹⁹⁶

3.8.2.26 Snehové reťaze (Z 251), Koniec snehových reťazí (Z 261)

Značky sa používajú ako dočasné alebo premenné a smú byť použité len v čase, kedy je použitie snehových reťazí naozaj nevyhnutne potrebné.

Na miestach, kde je takáto potreba počas zimného obdobia veľmi častá, príp. trvá celé zimné obdobie, sa smú značky použiť ako trvalé, musia sa však zneplatniť (pozri 3.5.9) v čase, kedy použitie snehových reťazí nie je nevyhnutne potrebné. Za týmto účelom sa môžu využiť napr. sklopné podkladové dosky.

3.8.2.27 Spoločne k Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť, Z 254 Zákaz predchádzania a Z 255 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá

Obmedziť najvyššiu dovolenú rýchlosť alebo zakázať predchádzanie sa smie len tam, kde použitie len výstražnej značky nemusí byť s ohľadom na povahu konkrétneho nebezpečenstva v danej lokalite dostatočné na to, aby vodič vedel správne reagovať na povahu tohto nebezpečenstva.

Značky sa smú kombinovať s výstražnými značkami za podmienok určených v 3.6.1.3.

3.8.2.28 Najvyššia dovolená rýchlosť (Z 253), Koniec najvyššej dovolenej rýchlosti (Z 263)

Používajú sa len hodnoty v násobkoch 10 km/h. Minimálna prípustná hodnota je 20 km/h; vo zvlášť odôvodnených prípadoch sa na krátkom úseku (desiatky metrov) pripúšťa hodnota 10 km/h, napr. na kontrolných stanovištiach.

Najvyššia dovolená rýchlosť sa smie obmedziť voči najvyššej dovolenej rýchlosti vyplývajúcej zo všeobecných pravidiel cestnej premávky, príp. voči najvyššej dovolenej rýchlosti upravenej zónovou značkou len v miere, ktorá je objektívne nevyhnutná pre bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky alebo z dôvodov ochrany životného prostredia pred emisiami výfukových plynov v environmentálne citlivých oblastiach alebo z dôvodu ochrany obyvateľov alebo živočíchov pred nadmerným hlukom.

Opakované obmedzovanie najvyššej dovolenej rýchlosti viac ako je nevyhnutné vedie k nízkej akceptácii dopravného značenia zo strany vodičov aj na miestach, kde je takéto obmedzenie ustanovené vhodným a korektným spôsobom. Správne nastavené regulačné dopravné značenie má okrem regulačnej funkcie plniť aj funkciu informačnú a pomáhať účastníkom cestnej premávky voľiť správny spôsob jazdy. Korektné nastavená Z 253 dáva vodičovi okrem pokynu aj informáciu formou číselnej hodnoty v km/h, z ktorej vyplýva aj potrebná miera zvýšenia pozornosti v danom úseku. Ak sa vodiči opakovane stretávajú s obmedzeniami najvyššej dovolenej rýchlosti, ktoré sa pri prejazde úsekom ukážu ako nevhodné alebo prehnané, následne k týmto značkám nemajú dôveru a klesá ochota ich dodržiavať.

¹⁹⁶ V zásade sa tak z pravého pruhu vytvára pruh pre pomalé vozidlá, ktorý však nie je na konci znevýhodnený potrebou preraďovania do vedľajšieho pruhu. To znamená, že namiesto vytvorenia pruhu vpravo sa vytvorí pruh vľavo pre rýchle vozidlá za účelom predchádzania a pomalým vozidlám sa v rýchlom pruhu alebo pruhoch zakáže jazda použitím Z 250.

Obmedzenie najvyššej dovolenej rýchlosti prichádza do úvahy najmä na úsekoch s častými nehodami, pri ktorých hrala podstatnú úlohu príliš vysoká rýchlosť jazdy¹⁹⁷ a na úsekoch, kde hroziace nebezpečenstvo alebo jeho charakter sú ťažko rozoznateľné a samotné použitie výstražných značiek nemusí byť dostatočné na to, aby vodič vedel správne prispôbiť rýchlosť jazdy. Najvyššia dovolená rýchlosť sa značkou neobmedzuje tam, kde je potreba spomalenia nepochybné zrejma zo stavebného charakteru cesty a jej okolia, napr. vo vetvách, na parkoviskách, na úzkych cestách a pod.

Mimo obce platí:

1. kde vodiči často neprispôbujú rýchlosť jazdy miestnym pomerom, obzvlášť v zákrutách, klesaniach, na úsekoch s nerovným povrchom vozovky a pod., sa pre stanovenie rýchlostného obmedzenia vychádza z 85. percentilu rýchlosti vozidiel neovplyvnených pred nimi idúcim vozidlom (časová medzera minimálne 4 sekundy) nameraného automatickým zariadením bez dozoru na mieste (sčítač dopravy, spravidla prenosný),
2. na úsekoch s vysokým výskytom chodcov alebo cyklistov, či už sa pohybujú v pozdĺžnom smere alebo cestu križujú, sa odporúča obmedziť najvyššiu dovolenú rýchlosť na ≤ 70 km/h; to neplatí, ak sa chodci alebo cyklisti pohybujú pozdĺž vozovky vo svojom vlastnom premávkovom priestore, fyzicky oddelenom od vozovky,
3. pred križovatkami s riadenou premávkou sa najvyššia dovolená rýchlosť obmedzuje na ≤ 70 km/h, pozri 2.5.3,
4. na ceste s prednosťou v jazde spravidla obmedzuje rýchlosť pred križovatkami na ≤ 70 km/h; od toho sa smie upustiť, ak ide o križovátku ciest s vysokým rozdielom v dopravných významoch (napr. cesta nadregionálneho významu s cestou okresného významu), vodič z vedľajšej cesty má zo vzdialenosti 3 m pred STOP čiarou rozhlád ≥ 160 m a na vedľajšej ceste sa umiestni Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!,
5. ak sa v krátkej vzdialenosti od seba (orientačne < 600 m) ustanovujú rýchlostné obmedzenia na 2-pruhovej obojsmernej vozovke, obmedzí sa najvyššia dovolená rýchlosť aj na úseku medzi týmito obmedzeniami na vyššiu z oboch hodnôt,
6. pred vjazdom do obce sa najvyššia dovolená rýchlosť spravidla neobmedzuje, ak na to nie sú osobitné dôvody, napr. zvýšený pohyb chodcov a cyklistov v blízkosti obce; ak však nie je Z 305 Obec dostatočne viditeľná zo vzdialenosti ≥ 110 m, je vhodné obmedziť pred vjazdom od obce najvyššiu dovolenú rýchlosť, spravidla na 70 km/h.

K obmedzeniu najvyššej dovolenej rýchlosti pred priecestím pozri 2.7.

V obci sa najmä v bezprostrednej blízkosti nemocníc, základných a materských škôl, zariadení pre seniorov alebo zdravotne postihnutých a podobných inštitúcií spravidla obmedzuje najvyššia dovolená rýchlosť na 30 km/h, ak sú tieto miesta spojené so zvýšeným rizikom pohybu osobitne zraniteľných účastníkov cestnej premávky v bezprostrednej blízkosti vozovky alebo po vozovke alebo s obdobnými súvisiacimi rizikami v cestnej premávke (napr. miesta na nástup/výstup, silná premávka vozidiel hľadajúcich parkovacie miesta, časté prechádzanie cez vozovku, pohyb skupín chodcov alebo cyklistov atď.). To platí aj pre tranzitné úseky cestných ťahov prechádzajúcich cez obec. Od tohto opatrenia však možno upustiť, ak sú s ním spojené riziká negatívnych vplyvov na verejnú hromadnú dopravu alebo obavy z presunu premávky do blízkych obytných štvrtí. Vždy je potrebné brať do úvahy rozsah a dostupnosť bezpečnostných prvkov (napr. vhodné bariéry, priechody pre chodcov, riadené miesta na prechádzanie a pod.) a opatrenia sa spravidla časovo obmedzujú použitím dodatkovej tabuľky Z 505 na časy, kedy sú uvedené oblasti vysoko rizikové. Celková dĺžka úseku s obmedzením podľa tohto odseku nemá byť pokiaľ možno viac ako 300 m.

V obci sa spravidla zriaďujú zóny najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h, pozri 3.8.2.33.

Zníženie najvyššej dovolenej rýchlosti za účelom ochrany životného prostredia pred emisiami výfukových plynov v environmentálne citlivých oblastiach alebo za účelom ochrany obyvateľov alebo živočíchov pred nadmerným hlukom je prípustné len na základe dôsledného preskúmania imisnej situácie, posúdenia vplyvov navrhovaných opatrení tak na imisie škodlivých látok alebo hluku, ako aj na cestnú premávku, pričom sa musia vždy zväžiť rôzne alternatívy. Kritériom pri posudzovaní sú imisie, nie emisie.

Pokiaľ je to možné, majú sa preferovať stavebné opatrenia na zníženie imisí alebo sa tieto majú kombinovať s obmedzeniami v premávke, pričom obmedzenia v premávke sa majú prednostne riešiť dynamicky prostredníctvom použitia PDZ na základe skutočnej imisnej situácie.

¹⁹⁷ To neznamená, že nevyhnutne došlo k prekročeniu konkrétnej najvyššej dovolenej rýchlosti vyplývajúcej zo zákona, iba že šlo o rýchlosť neprimeranú ([Z5] § 16 ods. 1).

V prípade ochrany pred nadmerným hlukom treba brať do úvahy najmä vplyv ťažkých vozidiel.¹⁹⁸

Na diaľnici sa najvyššia dovolená rýchlosť znižuje postupne tak, aby v jednom kroku nedošlo k zníženiu o viac ako 40 km/h na PDZ a o viac ako 30 km/h na ostatných značkách. Minimálna vzdialenosť v metroch medzi dvoma rôznymi rýchlostnými obmedzeniami je 10-násobok rozdielu rýchlosti v km/h.

Mimo diaľnice sa najvyššia dovolená rýchlosť znižuje postupne tak, aby v jednom kroku nedošlo k zníženiu o viac ako 30 km/h. Minimálna vzdialenosť v metroch medzi dvoma rôznymi rýchlostnými obmedzeniami je 10-násobok rozdielu rýchlosti v km/h pri hodnotách nad 70 km/h a 5-násobok rozdielu rýchlosti v km/h pri nižších hodnotách.

Na diaľnici sa používajú rýchlostné obmedzenia na 120, 100, 80 a 60 km/h, pri hmle tiež 40 km/h. Na diaľnici sa nesmie značkou obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na menej ako 60 km/h, pričom aj obmedzenie na 60 km/h sa smie ustanoviť len dočasnou alebo premennou značkou v čase, keď si to vyžadujú mimoriadne premávkové okolnosti, napr. nehoda, kolóna a pod. Premennou dopravnou značkou sa smie okrem toho obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na diaľnici na 40 km/h v čase, keď meteorologická dohľadnosť (nie viditeľnosť) klesne pod 50 m, a to až do času, kým dohľadnosť nestúpne nad 75 m; v ostatných prípadoch obmedzenie najvyššej dovolenej rýchlosti na diaľnici na menej ako 60 km/h priamo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky a súčasne vážne obmedzuje jej plynulosť – preto sa takéto opatrenie výslovne zakazuje.

Najvyššia dovolená rýchlosť sa smie oproti najvyššej dovolenej rýchlosti vyplývajúcej zo všeobecných pravidiel cestnej premávky tiež zvýšiť, ak je to na danom úseku bezpečné. V obci sa smie najvyššia dovolená rýchlosť zvýšiť najviac na 70 km/h, mimo obce na vozovke s obojsmernou premávkou najviac na 100 km/h. Na diaľnici a mimo obce na vozovke s jednosmernou premávkou (smerovo rozdelené cesty) nie je horný limit stanovený, pričom podľa potreby smie byť táto najvyššia dovolená rýchlosť zvýšená oproti najvyššej dovolenej rýchlosti vyplývajúcej zo všeobecných pravidiel cestnej premávky tiež dynamicky prostredníctvom PDZ, na základe aktuálneho stavu premávky, stavu vozovky a počasia.

Značka sa umiestňuje v primeranej vzdialenosti pred nebezpečným úsekou. V obci je spravidla dostatočná vzdialenosť 30 – 50 m, mimo obce 50 – 100 m a na diaľnici cca 200 m. Mimo obce a na diaľnici sa značka spravidla umiestňuje po oboch stranách vozovky.

3.8.2.29 Zákaz predchádzania (Z 254), Koniec zákazu predchádzania (Z 264)

Z 254 Zákaz predchádzania sa smie použiť len tam, kde nie je na základe miestnych pomerov dostatočne zrejmé, že predchádzanie je nebezpečné. Značka sa smie doplniť dodatkovou tabuľkou Z 525 Predchádzanie zvláštnych vozidiel, pozri 3.10.3.10. Mimo obce sa značka umiestňuje spravidla po oboch stranách vozovky.

Na úsekoch obojsmerných vozoviek, na ktorých je vyznačená súvislá stredová čiara (vrátane dvojitej) alebo jednostranná prerušovaná stredová čiara, sa Z 254 nepoužije. Na úseku obojsmernej 2-pruhovej vozovky, kde je zákaz predchádzania ustanovený použitím Z 254, sa vyznačuje stredová čiara ako varovná (pozri tiež 4.2.2.6 a 4.2.5.4). Z 254 nezakazuje predchádzanie nemotorových vozidiel (napr. bicyklov) ani motocyklov bez postranného vozíka: použitie súvislej čiary by takéto predchádzanie znemožnilo.

3.8.2.30 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá (Z 255), Koniec zákazu predchádzania pre nákladné vozidlá (Z 265)

Z 255 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá sa smie používať iba na úsekoch ciest s vysokými intenzitami cestnej premávky a vysokými jazdnými rýchlosťami, kde je takýto zákaz potrebný z dôvodov plynulosti cestnej premávky. To prichádza do úvahy napr. v stúpaniach a klesaniach, na ktorých nákladné vozidlá nie sú schopné vykonať manéver predchádzania dostatočne rýchlo. Rozhodujúcim faktorom je tu najmä sklon stúpania alebo klesania.

Ak sa značka použije na diaľnici alebo obdobnej ceste, treba zohľadniť nasledujúce faktory:

¹⁹⁸ Pri rýchlostiach vyšších ako cca 50 km/h je dominantným zdrojom hluku z cestnej premávky hluk z odvalovania pneumatík, v dôsledku čoho produkujú ťažké vozidlá mnohonásobne vyšší hluk ako ľahké vozidlá (napr. hluk 5-nápravového nákladného vozidla pri rýchlosti cca 70 km/h resp. hluk 3-nápravového nákladného vozidla pri rýchlosti cca 85 km/h zodpovedá hluku osobného vozidla pri rýchlosti cca 130 km/h). Zároveň pri emisiách hluku platí, že výsledná hladina hluku nie je len jednoduchým aritmetickým účtom rôznych zdrojov hluku, ale v zásade je determinovaná najsilnejším zdrojom (podobne ako cirkulár spoľahlivo „prehluší“ nahlas pustené rádio) Z tohto dôvodu nie je napríklad efektívne obmedzovanie rýchlosti na hodnoty ≥ 80 km/h na cestách s vysokým podielom premávky nákladných vozidiel: takéto obmedzenie totiž len spomalí osobné vozidlá bez podstatného spomalenia nákladných vozidiel a výsledná hladina hluku zostane prakticky nezmenená.

- na úsekoch s 2 jazdnými pruhmi v danom smere premávky sa odporúča použitie Z 255 na rizikových úsekoch, napr. v stúpaniach a klesaniach (bez pruhu pre pomalé vozidlá) a tam, kde je vjazd na diaľnicu alebo vjazd z diaľnice výnimočne umiestnený po ľavej strane vozovky,
- okrem toho sa na úsekoch s 2 jazdnými pruhmi v danom smere premávky smie použiť Z 255 tam, kde sú vysoké intenzity cestnej premávky a prechádzanie nákladnými vozidlami spôsobuje významné znižovanie rýchlosti jazdného prúdu vozidiel, rušenie premávky až vznik kolón; takéto obmedzenie sa stanovuje pokiaľ možno premennými dopravnými značkami na základe okamžitých premávkových podmienok,¹⁹⁹ príp. sa stanovuje ako časovo obmedzené použitím dodatkovvej tabuľky Z 505,
- v súlade so zásadou nevyhnutnosti treba brať do úvahy, že vozidlá do cca 7,5 t celkovej hmotnosti spravidla nie sú zdrojom rušenia podľa predchádzajúceho bodu a tak by mali byť spod zákazu vyňaté použitím dodatkovvej tabuľky Z 508 Hmotnosť;²⁰⁰ iba pri využití cesty na hranici kapacity prichádza do úvahy obmedzenie pre všetky nákladné vozidlá.

Vzhľadom na nebezpečenstvo, ktoré môžu predstavovať predchádzajúce nákladné vozidlá v tuneloch s 2 a viac jazdnými pruhmi v jednom smere premávky, sa odporúča jej použitie pre celú dĺžku takýchto tunelov. Iba ak to nemá negatívny vplyv na bezpečnosť (napr. pre nízke intenzity a prehľadnosť celého úseku), nie je použitie značky potrebné.

3.8.2.31 Minimálna vzdialenosť medzi vozidlami (Z 256)

Značkou sa obmedzuje minimálna vzdialenosť medzi dvojicou vozidiel s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t, na iné vozidlá sa značka nevzťahuje, ani jej platnosť nemožno na iné vozidlá rozšíriť prostredníctvom dodatkovvej tabuľky.

Primárnym účelom značky je zníženie zaťaženia mostných objektov, nie úprava bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami. Značka sa používa pred mostami, na ktorých by mohlo dochádzať k ich nadbytočnému preťažovaniu v prípade jazdy viacerých ťažkých vozidiel blízko za sebou. Okrem toho sa smie značka použiť tiež pred tunelmi, kde je dodržanie určitej minimálnej vzdialenosti medzi nákladnými vozidlami potrebné pre bezpečnosť cestnej premávky.

Na úsekoch s 2 a viac jazdnými pruhmi v danom smere premávky sa súčasne zakáže predchádzanie pre nákladné vozidlá.

Značka sa vždy dopĺňa dodatkovou tabuľkou Z 502 Dĺžka úseku.

3.8.2.32 Koniec viacerých zákazov (Z 267)

Značka slúži na ukončenie zákazov vyplývajúcich so Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť, Z 254 Zákaz predchádzania, Z 255 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá a Z 256 Minimálna vzdialenosť medzi vozidlami a na ukončenie regulácií vyplývajúcich z regulačných značiek vložených do pruhových značiek, pre ktoré neexistuje zodpovedajúca značka na ukončenie platnosti regulácie (zákazy vjazdu – Z 231 až Z 244).

Zákazy vyplývajúce zo Z 253 až Z 255 sa prednostne ukončujú použitím zodpovedajúcej značky ukončujúcej danú reguláciu, t. j. Z 263 až Z 265. Namiesto toho možno Z 267 použiť v nasledujúcich prípadoch:

1. ak sa súčasne ukončuje viac takýchto zákazov,
2. na premennej značke aj v prípade, ak sa ukončuje len jeden takýto zákaz,
3. vložení do pruhovej značky aj v prípade, ak sa ukončuje len jeden takýto zákaz.

Pri použití Z 267 je však vždy potrebné overiť, či sa tým neukončí aj iná regulácia, najmä regulácia vyplývajúca z regulačných značiek vložených do pruhových značiek.

Na ukončenie platnosti regulačných značiek vložených do pruhových značiek, pre ktoré neexistuje zodpovedajúca značka na ukončenie platnosti regulácie sa prednostne Z 267 použije ako vložená do pruhovej značky. Ak je to však vzhľadom na miestne pomery vhodné alebo ak je účelom súčasne ukončiť aj regulácie zo Z 253 až Z 256 platné pre celú šírku vozovky v danom smere premávky, použije sa Z 267 ako samostatná značka.

¹⁹⁹ Systémy líniového riadenia premávky typicky obsahujú takýto mechanizmus, pričom sa do úvahy berie napr. aj stav vozovky, kedy sa systém správa inak pri suchej a inak pri mokrej vozovke.

²⁰⁰ V čase vydania týchto TP platí na diaľnici plošný zákaz predchádzania pre vozidlá na 7,5 t celkovej hmotnosti a teda použitie značky neprichádza do úvahy príliš často. Plošný zákaz sa však netýka iných ciest a v prípade budúcej zmeny právnej úpravy by prichádzal do úvahy aj na diaľnici).

3.8.2.33 Zóna najvyššej dovolenej rýchlosti (Z 268), Koniec zóny najvyššej dovolenej rýchlosti (Z 269)

Zóny najvyššej dovolenej rýchlosti sa zriaďujú na rýchlosť 30 km/h, pri špecifických miestnych podmienkach, najmä v priemyselných areáloch, sa smie ustanoviť zóna s rýchlosťou 20 km/h.

Tieto zóny sa zriaďujú spravidla na sídliskách, v iných obytných súboroch, v centrách miest a pod. tak, aby

- zahŕňali cesty s výlučne alebo prevažne obslužnou funkciou a
- nezahŕňali cesty s významnou spojovacou funkciou, najmä ak tieto tvoria priesťah cez sídlisko, obytný súbor, centrum atď.

Podľa potreby sa zóny najvyššej dovolenej rýchlosti zriaďujú aj v priemyselných, logistických, nákupných a obdobných areáloch, a to aj vtedy, ak sa tieto nachádzajú mimo obce.

Z 268 na začiatku zóny sa umiestňuje tak, aby bola dobre viditeľná z dostatočnej vzdialenosti. Nakoľko sa spravidla nachádza za odbočením, môže byť potrebné jej primerané odsunutie od križovatky, výnimočne tiež obojstranné umiestnenie.

3.8.2.34 K značkám pre statickú premávku okrem (číselný rozsah 270 až 279)

Úpravu statickej premávky pozri v 2.13.

Z 272 Parkovanie smie označovať tiež verejné parkoviská, parkovacie domy a parkovacie garáže, ak tieto nie sú dobre rozoznateľné, to je však prípustné iba v ich bezprostrednej blízkosti. Ak ide o parkovací dom alebo parkovaciu garáž, použije sa variant 272-50 podľa [T7].

Na označenie P+R parkovísk sa nepoužíva Z 272 Parkovanie, ale Z 330 Služby, a to vo variante 330-82 podľa [T7].

3.8.3 Značky o jazde po krajnici (číselný rozsah 280 až 299)

3.8.3.1 Jazda po krajnici (Z 280), Opustite krajnicu (Z 281), Koniec jazdy po krajnici (Z 282)

Ide o regulačné značky, nie o pruhové, a preto do nich nemožno vkladať regulačné značky.

Značky sa používajú len na diaľnici alebo na obdobnej viacpruhovej smerovo rozdelenej ceste s krajnicou stavebne prispôbenou svojou šírkou a únosnosťou na jazdu ťažkých vozidiel a so stavebne prispôbenými vjazdmi a výjazdmi.

Môžu sa použiť len v dobe vysokej intenzity cestnej premávky, kedy bez uvoľnenia krajnice pre premávku hrozí výrazné narušenie kvality jazdných prúdov vozidiel a tvorba kolón. S ohľadom na to sa používajú výlučne ako premenné, spravidla spolu s pruhovými svetelnými signálmi. Z 282 sa môže použiť ako trvalá tam, kde končí úsek, na ktorom je možné povoliť jazdu po krajnici. Pred vyobrazením Z 280 na PDZ sa vždy musí preveriť, či sa na krajnici nenachádza prekážka a počas ich použitia sa musí táto skutočnosť pravidelne opäť preveriť; v prípade vzniku prekážky sa musí uvoľnenie krajnice pre premávku bezodkladne zrušiť.

Použitie značiek:

1. Na začiatku úseku s povolením jazdy po krajnici a v priebehu tohto úseku sa používa Z 280 Jazda po krajnici.
2. Na konci úseku sa používa Z 282 Koniec jazdy po krajnici; táto značka sa spravidla nachádza v oblasti diaľničnej prípojky alebo uzla za výjazdom z diaľnice a pred vjazdom na diaľnicu.
3. Pred Z 282 sa musí použiť Z 281 Opustite krajnicu, s výnimkou neplánovaného okamžitého uzatvorenia krajnice v dôsledku mimoriadnej udalosti (nehoda, prekážka...).
4. Vzdialenosti medzi jednotlivými značkami sú ideálne 1000 – 1500 m, nie však menej ako 500 m a nie viac ako 2000 m.
5. V úsekoch, kde sa zároveň používa líniové riadenie cestnej premávky premennými dopravnými značkami, sa tieto značky spravidla umiestňujú na rovnakých miestach ako PDZ líniového riadenia.

Na diaľnici a inej ceste s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 100 km/h sa v čase povolenia jazdy po krajnici musí obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na 100 km/h. Ak ide o úsek s vysokým podielom premávky nákladných vozidiel, prichádza do úvahy tiež zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá; toto opatrenie sa smie tiež aplikovať operatívne na základe skutočnej intenzity nákladných vozidiel zistených detektormi vozidiel.

Značky sa smú kombinovať s dodatkovými tabuľkami nasledovne:

- Z 280 Jazda po krajnici so Z 509 Spresňujúce informácie s textom „použite aj krajnicu“,
- Z 280 Jazda po krajnici so Z 509 Spresňujúce informácie s textom „koniec o XXX m“, kde „XXX“ je vzdialenosť k Z 282 v metroch zaokrúhlená na stovky metrov – táto dodatková tabuľka sa použije minimálne na poslednej Z 280 pred Z 281, prípadne aj na ďalších predchádzajúcich rezoch v primeranej vzdialenosti pred Z 282, nie však viac ako 5000 m,
- Z 281 Opustite krajnicu so Z 509 Spresňujúce informácie s textom „opustite krajnicu“.
- Z 282 Koniec jazdy po krajnici sa s dodatkovými tabuľkami nekombinuje.

Značky sa okrem toho smú kombinovať s nasledujúcimi značkami:

- Z 280 Jazda po krajnici a Z 281 Opustite krajnicu so Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť a podľa potreby so Z 255 Zákaz predchádzanie pre nákladné vozidlá (pozri vyššie),
- Z 282 Koniec jazdy po krajnici so Z 263 Koniec najvyššej dovolenej rýchlosti a podľa potreby so Z 265 Koniec zákazu predchádzanie pre nákladné vozidlá, príp. so Z 267 Koniec viacerých zákazov (pozri vyššie).

S inými značkami sa Z 280 až Z 282 nesmú kombinovať.

Podrobnosti o jazde po krajnici a požiadavkách na stavebné prispôsobenie ciest s takouto úpravou cestnej premávky stanovujú osobitné TP.

3.8.3.2 Obchádzanie prekážky po krajnici (Z 283)

Ide o regulačnú značku, nie o pruhovú, a preto do nej nemožno vkladať regulačné značky.

Značka sa môže použiť ako premenná alebo ako dočasná, napr. umiestnená na vozidle. Použitie je prípustné len na diaľnici alebo na obdobnej viacpruhovej smerovo rozdelenej ceste s krajnicou stavebne prispôbenu svojou šírkou a únosnosťou na jazdu ťažkých vozidiel.

Používa sa výlučne tam, kde nie je použité dočasné vodorovné značenie, ktoré smeruje premávku (aj) do priestoru, ktorý je za bežných okolností krajnicou – v prípade použitia vodorovného dopravného značenia sa použijú Z 441 – Z 449 Presmerovanie jazdných pruhov.²⁰¹

Na rozdiel od štandardnej úpravy sa značka môže a súčasne musí kombinovať s výstražnou značkou, ktorá vyjadruje povahu nebezpečenstva, pre ktoré sa stanovuje obchádzanie prekážky po krajnici. Spravidla sa použije Z 131 Práca alebo Z 101 Nebezpečenstvo s dodatkovou tabuľkou Z 509 „nehoda“ a pod. Ak nie je nebezpečenstvo možné bližšie určiť, použije sa Z 101 bez dodatkovej tabuľky. Platnosť značky Z 283 potom končí najďalej 100 m za miestom, kde pominulo nebezpečenstvo, na ktoré táto výstražná značka upozorňovala.²⁰²

3.9 Informačné značky

3.9.1 Značky o prednosti v jazde (číselný rozsah 300 až 304)

3.9.1.1 Križovatka s prednosťou v jazde (Z 301)

Značka sa používa na vyznačenie prednosti v jazde v križovatke na takej ceste, kde vodič nemá súvislú prednosť v jazde na všetkých križovatkách (t. j. neoznačených ako hlavná cesta prostredníctvom Z 302). Okrem toho sa používa v zložených uzlových bodoch na označenie prednosti v jazde cez sekundárne križovatky mimo vedenia hlavnej cesty, napr. okolo deliaceho ostrovčeka po odbočení vľavo z hlavnej cesty, a to vrátane križovatiek riadených SSZ.

Značka sa umiestňuje bezprostredne pred križovatkou, čo najbližšie ku kolíznemu priestoru tak, aby ju vodiči mali v zornom uhle do poslednej možnej chvíle pred vjazdom do kolízneho priestoru. Zároveň má byť pokiaľ možno viditeľná z vozidla nachádzajúceho sa pred vodorovnou značkou Z 605 Čakacia čiara v ľavom odbočovacom pruhu, kde je takýto pruh zriadený. Značka nesmie byť viditeľná z cesty, na ktorej sú vodiči povinní dať prednosť v jazde vodičom jazdiacim po ceste, na ktorej je táto značka umiestnená.

²⁰¹ Puhové značky (číselný rozsah 400-499) reflektujú aktuálne platné vyznačené vodorovné značenie a sú preto informačné. Značky o jazde po krajnici naopak upravujú jazdu inak, ako vyplýva z vyznačených jazdných pruhov a preto sú regulačné.

²⁰² [Z19] § 7 ods. 6

Pri použití Z 301 sa musia dodržať nasledujúce zásady:

1. Značka platí pre celú šírku vozovky v danom smere premávky a nemožno ju viazať len ku konkrétnemu smeru jazdy (napr. prostredníctvom dodatkovvej tabuľky Z 504 Smer platnosti).
2. Ak sa umiestni Z 301, musí sa na ostatných cestách na vjazdoch do križovatky umiestniť Z 201 Daj prednosť v jazde! alebo Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!.
3. Značka sa nesmie používať v priebehu ciest označených ako hlavné cesty prostredníctvom Z 302 ani na takto označených prejazdnych úsekoch ciest obcami a iných hlavných ťahoch cez obce (pozri tiež 2.4.7).
4. V obci sa značka smie použiť na najviac 3 križovatkách za sebou; dlhšie ťahy sa označia ako hlavné cesty. Výnimkou z tohto pravidla je použitie na bicyklovej ceste a tiež v zóne najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h (príp. menej), ak je to potrebné na preferenciu vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb premávajúcich cez takúto zónu.
5. Použitie na kruhovom objazde označenom Z 213 Kruhový objazd je neprípustné.

Značka sa smie kombinovať len so Z 210 Prikázaný smer jazdy, Z 215 Zákaz odbočenia a Z 216 Zákaz otáčania, pričom v prípade kombinácie sa nachádza hore. Ak sa značky umiestnia vedľa seba, nachádza sa Z 301 na vnútornej strane.

Značka sa nesmie kombinovať s dodatkovou tabuľkou Z 510 Priebeh hlavnej cesty²⁰³ – takéto situácie sa musia vyznačiť prostredníctvom Z 302 Hlavná cesta, pozri 2.4.9 a 3.10.3.1. Značka sa nesmie používať na križovatke s premávkou riadnou svetelnými signálmi (v takýchto prípadoch sa používa značka Z 302 Hlavná cesta), okrem prípadov obchádzania ostrovčeka podľa prvého odseku.

3.9.1.2 Hlavná cesta (Z 302)

Značka sa používa na vyznačenie cestných ťahov, na ktorých má vodič súvislú prednosť v jazde na všetkých križovatkách. Pre určenie takýchto cestných ťahov pozri 2.4.7.

V obci sa značka umiestňuje pred križovatkou; smie sa vynechať pred križovatkou s cestou s nízkym dopravným významom, ak je značka umiestnená v predchádzajúcom priebehu cesty a zároveň sa vodič vchádzajúci z vedľajšej cesty na hlavnú cestu dozvie o tejto skutočnosti najneskôr pred nasledujúcou križovatkou. Mimo obce sa značka spravidla umiestňuje len za križovatkou, kde na cestu vchádzajú vozidlá z iných ciest.

Na križovatke s premávkou riadenou svetelnými signálmi a na križovatkách so zalomenou prednosťou sa značka umiestni pred križovatkou v obci aj mimo obce, pričom mimo obce sa spravidla zároveň umiestni za križovatkou.

V prípade umiestnenia pred križovatkou sa značky umiestňujú bezprostredne pred ňou, čo najbližšie ku kolíznemu priestoru tak, aby ich vodiči mali v zornom uhle do poslednej možnej chvíle pred vjazdom do kolízneho priestoru. Zároveň majú byť viditeľné z vozidla nachádzajúceho sa pred vodorovnou značkou Z 605 Čakacia čiara v ľavom odbočovacom pruhu, kde je takýto pruh zriadený, resp. v inom pruhu s čakacou čiarou v prípade zalomenej prednosti v jazde. Vždy tiež musia byť viditeľné z vozidla nachádzajúceho sa pred vodorovnou značkou Z 604 STOP čiara v križovatke s premávkou riadenou svetelnými signálmi. Značka umiestnená pred križovatkou nesmie byť viditeľná z cesty, na ktorej sú vodiči povinní dať prednosť v jazde vodičom jazdiacim po ceste, na ktorej je táto značka umiestnená. Pri umiestnení pred križovatkou v prípade zložených uzlových bodov, kde nie je prednosť v jazde zalomená, postačuje len jedna značka, nie je potrebné opakovanie na ďalších križovatkách toho istého uzlového bodu (napr. na deliacich ostrovčekoch)

V prípade umiestnenia za križovatkou sa značka nachádza v primeranej vzdialenosti za ňou tak, aby ju zaregistrovali aj vodiči vchádzajúci na túto cestu z inej cesty. Ak sa za križovatkou nenachádza značka opakujúca alebo ukončujúca líniovú reguláciu (pozri 3.5.8), umiestňuje sa v polohe, kde by inak bola takáto značka umiestnená, v ostatných prípadoch za takouto značkou pri dodržaní vzdialenosti podľa 3.5.3). Ak ide o cestu I. alebo II. triedy s aspoň nadregionálnym dopravným významom, umiestňuje sa pod touto značkou tiež Z 350 Číslo cesty I. alebo II. triedy. Túto kombináciu značiek možno tiež umiestniť v primeranej vzdialenosti za koncom obce.

Na križovatke s premávkou riadenou svetelnými signálmi sa značky umiestňujú pod návestidlom alebo vedľa neho z vonkajšej strany. Iba ak to s ohľadom na miestne pomery nie je možné alebo vhodné, umiestni sa značka nad návestidlom. V prípade opakovania po ľavej strane vozovky sa musí dodržať rovnaký spôsob umiestnenia voči návestidlu na oboch stranách vozovky.

²⁰³ [Z19] Príloha č. 5, časť II. bod 14

Pri použití Z 302 sa musia dodržať nasledujúce zásady:

1. Značka platí pre celú šírku vozovky v danom smere premávky a nemožno ju viazať len ku konkrétnemu smeru jazdy (napr. prostredníctvom dodatkovvej tabuľky Z 504 Smer platnosti).
2. Ak je cesta označená prostredníctvom Z 302 musí sa na všetkých križovatkách v priebehu tejto hlavnej cesty umiestniť na ostatných cestách na vjazdoch do križovatky Z 201 Daj prednosť v jazde! alebo Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!,
3. Použitie na kruhovom objazde označenom Z 213 Kruhový objazd je neprípustné.

Značka Z 302 sa smie v križovatke kombinovať len so Z 210 Prikázaný smer jazdy, Z 215 Zákaz odbočenia a Z 216 Zákaz otáčania, pričom v prípade kombinácie sa nachádza hore. Ak sa značky umiestnia vedľa seba, nachádza sa Z 302 na vnútornej strane. Za križovatkou alebo za koncom obce sa značka smie kombinovať so Z 350 Číslo cesty I. alebo II. triedy (pozri vyššie).

Značka sa okrem toho smie v križovatke kombinovať s dodatkovou tabuľkou Z 510 Priebeh hlavnej cesty. Bližšie ustanovenia o zalomenej prednosti v jazde pozri v 2.4.9 a 3.10.3.1.

3.9.1.3 Koniec hlavnej cesty (Z 303)

Ak sa končí hlavná cesta v križovatke, musí sa použiť v tejto križovatke Z 201 alebo Z 202; režim všeobecnej úpravy prednosti v jazde („prednosť sprava“) je na takejto križovatke neprípustný. Pozri tiež 2.4.5 a 2.4.6.

Mimo obce sa vo vzdialenosti 150 – 250 m pred takouto križovatkou umiestňuje Z 303 Koniec hlavnej cesty. To neplatí, ak sa hlavná cesta končí vjazdom do kruhového objazdu alebo ak je hlavná cesta prerušená len na jednej križovatke: v takom prípade sa za predchádzajúcou križovatkou neumiestni Z 302 Hlavná cesta a podľa potreby sa pred križovatkou, v ktorej je hlavná cesta prerušená, umiestni Z 201 Daj prednosť v jazde ako predbežná značka, s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť; predbežná značka sa však neumiestňuje pred kruhovým objazdom (na kruhový objazd mimo obce upozorňuje smerová predzvesť, pozri 3.8.2.4).

V obci sa Z 303 spravidla nepoužíva. Namiesto Z 303 možno použiť Z 201 Daj prednosť v jazde ako predbežnú značku, s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť.

Z 303 sa nesmie kombinovať s inými značkami vrátane dodatkových tabuliek.

3.9.1.4 Prednosť pred protiidúcimi vozidlami (Z 304)

Značka sa používa ako pozitívne označenie prednosti v jazde v zúženom úseku a umiestňuje sa bezprostredne pred vjazdom do takéhoto úseku. Ak sa použije, musí sa v opačnom smere premávky použiť na vjazde do zúženého úseku Z 203 Prednosť protiidúcich vozidiel.

Značenie prednosti v jazde cez zúžené úseky ciest pozri v 3.8.1.4.

3.9.2 Značky o cestách s osobitnými pravidlami (číselný rozsah 305 až 324)

3.9.2.1 Obecné tabule (Z 305 až 308)

Z 305 Obec a Z 306 Koniec obce sa umiestňujú na okraji zastavaného územia obce, nie ďalej ako 100 m od miesta, kde sa začína – bez ohľadu na prípadné jednotlivé nezastavané pozemky – súvislá príhľá zástavba aspoň na jednej strane cesty. Za príhľá zástavbu sa považujú bytové budovy²⁰⁴ v bezprostrednej blízkosti cesty jasne rozoznateľné vodičmi vchádzajúcimi do obce, ktoré sú určené na trvalé užívanie a sú dopravne obsluhované z danej cesty.

V prípadoch, kde cesta síce vchádza do zastavaného územia obce, avšak budovy v blízkosti cesty sa v zmysle predchádzajúceho odseku nepovažujú za príhľá zástavbu (napr. sú dopravne obsluhované z inej cesty, napr. paralelnej), sa Z 305 a Z 306 umiestňujú až v blízkosti miesta, kde skutočne začína príhľá zástavba aspoň na jednej strane cesty.

Z 307 Označenie začiatku obce v jazyku národnostnej menšiny sa používa len spoločne so Z 305 Obec a umiestňuje sa pod ňou. Z 308 Označenie konca obce v jazyku národnostnej menšiny sa používa len spoločne so Z 306 Koniec obce a umiestňuje sa pod ňou. Označenie začiatku a konca obce v jazyku menšiny sa nepoužijú, ak sa označenie obce v jazyku menšiny zhoduje s názvom v štátnom jazyku.

Z 305 Obec sa umiestňuje po pravej strane vozovky. To rovnako platí pre Z 307 Označenie obce v jazyku národnostnej menšiny použitej spoločne so Z 305 Obec.

²⁰⁴ do 31.03.2024 [Z2] § 43b; od 01.04.2024 [Z12] § 2 ods. 7

Z 306 Koniec obce sa na 1- a 2-pruhových obojsmerných vozovkách umiestňuje po ľavej strane vozovky na zadnej strane Z 305 Obec pre opačný smer premávky, v ostatných prípadoch po pravej strane vozovky. To analogicky platí pre umiestňovanie Z 308 Označenie konca obce v jazyku národnostnej menšiny použitej spoločne so Z 306 Koniec obce.

Ak sú v danom smere premávky vyznačené 2 alebo viac jazdných pruhov a miestne pomery si to vyžadujú, smú sa obecné tabule umiestnené po pravej strane vozovky opakovať po ľavej strane vozovky.

Tam, kde sa v priebehu cesty jedna obec končí a ďalšia obec bezprostredne (najviac do vzdialenosti 100 m) začína, sa nepoužije Z 306 na označenie konca obce, iba Z 305 na označenie začiatku nasledujúcej obce. Rovnako tak sa v prípade obcí, kde sa vyznačuje aj názov obce v jazyku národnostnej menšiny, nepoužije Z 308, iba Z 307.

Z 305 sa nesmie používať na účel zníženia najvyššej dovolenej rýchlosti ešte pred vjazdom do obce: na tento účel slúži Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť,²⁰⁵ pozri tiež 3.8.2.28. Rovnako tak je neprípustné umiestňovať obecné tabule podľa hraníc katastrálneho územia a pod.: primárnym účelom značiek nie je informovanie o názve obce či katastra, ale označenie úsekov ciest, na ktorých platia osobitné pravidlá cestnej premávky o jazde v obci.

Názov obce sa smie uvádzať na jednom alebo dvoch riadkoch; dlhé slová v názvoch sa smú prípadne rozdeliť na dva riadky prostredníctvom spojovníka. Neplnovýznamové prídomky, napríklad „nad Váhom,“ „pod Vrátnom,“ „pri Dunaji“ apod. sa uvádzajú na samostatnom riadku v písme polovičnej výšky. Pokiaľ je to možné, názov obce alebo miestnej časti obce sa na obecných tabuliach uvádza v úplnom tvare bez skracovania. Skracovanie sa smie uplatniť len vtedy, ak z priestorových dôvodov nie je možné uviesť názov obce v úplnom tvare.

Značkami sa smie označiť miestna časť obce, ak sú splnené obe nasledujúce podmienky:

1. ide o miestnu časť obce uvedenú v [Z13],
2. táto miestna časť tvorí samostatný sídelný útvar a nesplyva so samotnou obcou (miestnou časťou, podľa ktorej je obec pomenovaná.)

Miestna časť nespĺňajúca tieto podmienky sa smie označiť použitím Z 340 Miestna návesť.

Miestna časť obce sa na Z 305 a Z 306 označuje názvom miestnej časti v plnej výške písma, pod ktorým sa uvedie v polovičnej výške písma názov obce alebo mesta, do ktorej daná miestna časť administratívne patrí. Názov obce alebo mesta sa uvádza v tvare „obec XXX“, resp. „mesto XXX“, pričom v prípade dlhého názvu sa označenie „obec“, resp. „mesto“ môže vyznačiť na jednom riadku a samotný názov obce alebo mesta na druhom riadku. Prefix „mesto“ sa vynechá, ak je toto slovo súčasťou názvu daného mesto (napr. Nové Mesto nad Váhom).

Uvedené analogicky platí pre označovanie názvov miestnych častí obce v jazyku národnostnej menšiny a pre takéto značky Z 307 a Z 308 rovnako platia ustanovenia predchádzajúceho odseku, pričom označenia „obec XXX“, resp. „mesto XXX“ sa nahradia ekvivalentom v jazyku národnostnej menšiny. Rešpektuje sa pritom gramatický tvar v danom jazyku, preto poradie označenia „obec“/„mesto“ a samotného názvu obce môže byť v niektorých jazykoch opačné. Označenie začiatku a konca miestnej časti obce v jazyku menšiny sa nepoužijú, ak sa označenie miestnej časti obce v jazyku menšiny zhoduje s názvom v štátnom jazyku.

Pri spoločnom umiestňovaní značiek Z 305 + Z 307, resp. Z 306 + Z 308 sa vyobrazia obe značky prednostne v rozmeroch polovičnej výšky na spoločnej podkladovej doske tak, že výška oboch značiek je polovičná; iba ak to z priestorových dôvodov nie je možné (príliš dlhé názvy), vyobrazia sa značky v plnej výške na samostatných podkladových doskách. Tento spôsob vyobrazenia nie je z princípu možný v prípade, že ide o začiatok alebo koniec miestnej časti obce.

Obecné tabule neukončujú platnosť regulácií vyplývajúcich z regulačných značiek o spôsobe jazdy. Ak je takáto značka umiestnená pred začiatkom obce a v obci nemá platiť, resp. ak je takáto značka umiestnená pred koncom obce a mimo obce nemá platiť, musí sa platnosť takejto regulácie ukončiť použitím zodpovedajúcej značky (Z 261 – Z 267) pred alebo za obecnou tabuľou.²⁰⁶

Obecné tabule sa nesmú kombinovať s inými značkami, s výnimkou vyššie uvedených kombinácií Z 305 + Z 307 a Z 306 + Z 308. Ak je potrebné ustanoviť určitú reguláciu platnú od začiatku (príp. konca) obce, musí sa zodpovedajúca značka umiestniť ešte pred zodpovedajúcou obecnou tabuľou alebo za ňou.

²⁰⁵ Je potrebné brať do úvahy, že „obec“ nie je len o paušálnom obmedzení najvyššej dovolenej rýchlosti: z takejto úpravy vyplýva mnoho ďalších pravidiel, napr. o zastavení a státi, predchádzaní atd., ktoré môžu byť mimo zastaveného územia s charakterom obce výslovne kontraproduktívne a takéto použitie môže dokonca ohrozovať bezpečnosť cestnej premávky.

²⁰⁶ Do 31.03.2024 platia prechodné ustanovenia [Z19], podľa ktorých Z 305 Obec a Z 306 Koniec obce ukončujú platnosť regulácií vyplývajúcich zo Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť.

3.9.2.2 Diaľnica (Z 309), Koniec diaľnice (Z 310)

Ako diaľnicu možno označiť len cestu, ktorá spĺňa nasledujúce minimálne kritériá:

1. cesta je smerovo rozdelená,
2. križovania s inými cestami a s dráhami sú výlučne mimoúrovňové,
3. cesta nie je určená na dopravnú obsluhu príslušných nehnuteľností,
4. vjazd a výjazd je obmedzený len na miesta na to určené,
5. cesta umožňuje rýchlu premávku motorových vozidiel.

Smerové rozdelenie znamená, že na všetkých vozovkách diaľnice je jednosmerná premávka a súbežné protismerné vozovky sú oddelené vhodnou fyzickou bariérou, typicky zvodidlami. Z tejto požiadavky platia nasledujúce výnimky:

- dočasne, spravidla počas prác na ceste, je prípustná obojsmerná premávka za predpokladu prijatia primeraných opatrení,
- výnimočne smie byť úsek tunela a príslušný krátky úsek obojsmerný za predpokladu, že sa prinajmenšom výhľadovo plánuje dobudovanie druhej tunelovej rúry,
- diaľnica sa smie uviesť do prevádzky v polovičnom profile krátkodobo, najviac na 2 roky, ak v čase uvedenia do prevádzky už prebieha výstavba druhého jazdného pásu,
- vjazdové a výjazdové vetvy smú byť obojsmerné za predpokladu, že protismerné časti vozovky sú oddelené súvislou stredovou čiarou; pokiaľ možno dvojito.
- obojsmerné úseky sa smú nachádzať na odpočívadlách za predpokladu prijatia primeraných opatrení na zabránenie neúmyselnému vjazdu do protismeru hlavného pásu diaľnice, príp. vetvy.

Na obojsmerných úsekoch podľa týchto výnimiek sa musí obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na ≤ 100 km/h, pozri 3.8.2.28. Na obojsmerných vetvách a na odpočívadlách sa od tohto obmedzenia spravidla upúšťa.

Mimoúrovňové križovanie nie je nevyhnutné na začiatku a konci diaľnice (vrátane dočasných začiatkov a koncov pri etapovitej výstavbe), avšak Z 309 a Z 310 sa musia umiestniť tak, aby pravidlá cestnej premávky o jazde na diaľnici neplatili na úrovňovej križovatke na začiatku, resp. konci diaľnice.

Pod rýchlou premávkou motorových vozidiel sa rozumie, že sa po diaľnici jazdí významne vyššími rýchlosťami ako na iných cestách. To znamená spravidla možnosť bezpečnej jazdy rýchlosťou do 130 km/h s tým, že za bežných premávkových okolností nemusí vodič spomaľovať pod 100 km/h; v náročnom teréne a v tuneloch sa uvažujú primerane nižšie rýchlosti. V prípade diaľnice na území mestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie, sa za rýchlu premávku dá považovať aj bežná jazda rýchlosťou cca 80 km/h bez nutnosti zastavovania vozidla na križovatkách: stále je takáto jazda výrazne rýchlejšia ako jazda po miestnych cestách. Tieto požiadavky sa neuplatňujú na odpočívadlách, na hraničných priechodoch a v obdobných špecifických lokalitách.

Ako diaľnica sa smie označiť nielen cesta kategórie diaľnica v zmysle [Z1], ale aj ľubovoľná cesta kategórie cesta alebo miesta cesta v zmysle [Z1], ak spĺňa vyššie uvedené podmienky a kompetentné orgány posúdia jej prevádzkovanie ako diaľnice za vhodné a bezpečné. Ako diaľnica sa nesmie označiť cesta kategórie účelová cesta v zmysle [Z1].

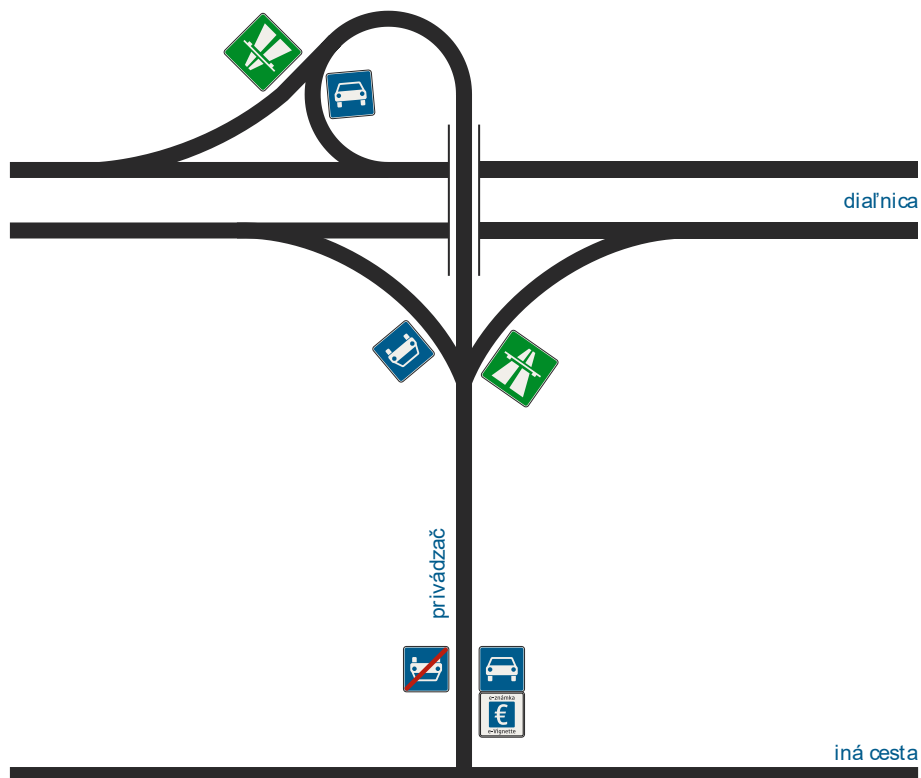
Nie každá cesta kategórie diaľnica v zmysle [Z1] musí byť označená ako diaľnica. Ak úsek takejto cesty nespĺňa vyššie uvedené podmienky, nesmie sa označiť ako diaľnica.

Diaľnice vrátane ich vybavenia ako sú napríklad odpočívadlá, musia tvoriť značkami vymedzený súvislý priestor, v ktorom platia osobitné pravidlá cestnej premávky. Diaľnice sa preto označujú prostredníctvom Z 309 Diaľnica a Z 310 Koniec diaľnice rovnakým spôsobom ako zóny, teda na každom vjazde na diaľnicu sa musí umiestniť Z 309 a na každom výjazde z diaľnice sa musí umiestniť Z 310 alebo, v prípade prejazdu na cestu na motorové vozidlá, Z 311:

- Z 309 Diaľnica sa umiestňuje bezprostredne za začiatkom každej vjazdovej vetvy na diaľnicu tak, aby bola dobre viditeľná z cesty, z ktorej sa na diaľnicu odbočuje,
 - ak sa na diaľnicu vchádza v priamom smere (na začiatku diaľnice), umiestňuje sa Z 309 bezprostredne za križovatkou a súčasne sa v primeranej vzdialenosti pred križovatkou umiestni predbežná Z 309 s dodatočnou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť,

- Z 310 Koniec diaľnice sa umiestňuje vo výjazdových vetvách bezprostredne pred rozvinutím odbočovacích pruhov križovatky, na ktorú sa diaľnica pripája a kde také pruhy nie sú, vo vzdialenosti cca 50 – 100 m pred touto križovatkou,
 - ak diaľnica končí v priamom smere, ukončuje sa spravidla cca 200 – 300 m pred križovatkou s inou cestou; súčasne sa použije predbežná Z 310 s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť cca 1000 m pred koncom diaľnice.

Ak k diaľnici vedie privádzač, smie sa označiť ako diaľnica len v prípade, ak spĺňa vyššie uvedené kritériá. Ak sa privádzač neoznačí ako diaľnica, musí sa označiť ako cesta pre motorové vozidlá. Pod privádzačom sa rozumie taký úsek cesty, ktorý vedie výlučne na diaľnicu resp. z diaľnice.²⁰⁷



Obrázok 37: Značenie privádzača k diaľnici, ktorý nie je diaľnicou

Ak je privádzač označený ako cesta pre motorové vozidlá, hranica medzi režimom cesty pre motorové vozidlá a režimom diaľnice je daná vyššie uvedenými zásadami o umiestňovaní značiek Z 309 a Z 310, teda diaľnica začína / končí na začiatkoch a koncoch vjazdových a výjazdových vetiev, resp. v mieste rozdelenia privádzača na vjazdovú a výjazdovú vetvu. Zásadným predpokladom je dodržanie vyššie uvedených kritérií kladených na diaľnicu, predovšetkým rešpektovania miesta zmeny medzi jednosmernou a obojsmernou premávkou. V špecifických prípadoch, kedy je privádzač privedený k diaľničnej prípojke obsluhujúcej aj odpočívadlo, treba brať do úvahy, že odpočívadlo je súčasťou diaľnice a preto už musí byť označené ako diaľnica, a to aj v prípade, ak obsahuje obojsmerné úseky (pozri vyššie).

Tam, kde sa z diaľnice prechádza na cestu pre motorové vozidlá, sa Z 310 Koniec diaľnice neumiestňuje: prejazd na cestu pre motorové vozidlá sa označuje prostredníctvom Z 311.

²⁰⁷ Teda ak vodič vojde na privádzač, pokračovaním v jazde sa nevyhnutne dostane na diaľnicu.

3.9.2.3 Cesta pre motorové vozidlá (Z 311), Koniec cesty pre motorové vozidlá (Z 312)

Ako cestu pre motorové vozidlá možno označiť len cestu, ktorá spĺňa nasledujúce minimálne kritériá:

1. križovania s dráhami sú výlučne mimoúrovňové (avšak s cestami môžu byť úrovňové),
2. cesta nie je určená na dopravnú obsluhu príľahlých nehnuteľností,
3. vjazd a výjazd je obmedzený len na miesta na to určené,
4. cesta umožňuje rýchlu premávku motorových vozidiel.

Pod rýchlou premávkou motorových vozidiel sa rozumie, že sa po ceste pre motorové vozidlá jazdí vyššími rýchlosťami ako na iných cestách, nie však natoľko významne vyšším ako na diaľnici. To znamená spravidla možnosť bezpečnej jazdy rýchlosťou do 100 km/h (príp. 90 km/h, podľa najvyššej dovolenej rýchlosti) s tým, že za bežných premávkových okolností nemusí vodič spomaľovať pod 80 km/h; v náročnom teréne a v tuneloch sa uvažujú primerane nižšie rýchlosti. V prípade cesty pre motorové vozidlá situované v obci sa za rýchlu premávku dá považovať aj bežná jazda rýchlosťou cca 60 km/h bez nutnosti zastavovania vozidla na križovatkách. Tieto požiadavky sa neuplatňujú na odpočívadlách, na hraničných priechodoch a v obdobných špecifických lokalitách.

Ako cesta pre motorové vozidlá sa smie označiť cesta kategórií diaľnica, cesta a miesta cesta v zmysle [Z1], ak spĺňa vyššie uvedené podmienky a kompetentné orgány posúdia jej prevádzkovanie ako cesty pre motorové vozidlá za vhodné a bezpečné. Ako cesta pre motorové vozidlá sa nesmie označiť cesta kategórie účelová cesta v zmysle [Z1].

Ak sa úsek cesty kategórie diaľnica v zmysle [Z1] neoznačuje ako diaľnica (najmä ak nespĺňa kritériá podľa 3.9.2.2), označuje sa ako cesta pre motorové vozidlá. Výnimkou sú iba úseky, ktoré nespĺňajú ani vyššie uvedené kritériá na cesty pre motorové vozidlá.

Diaľničné privádzače, ktoré nie sú označené ako diaľnica, sa označujú ako cesty pre motorové vozidlá. Podrobnosti uvádza 3.9.2.2.

Cesty pre motorové vozidlá vrátane ich vybavenia ako sú napríklad odpočívadlá, musia tvoriť značkami vymedzený súvislý priestor, v ktorom platia osobitné pravidlá cestnej premávky. Cesty pre motorové vozidlá sa preto označujú prostredníctvom Z 311 Cesta pre motorové vozidlá a Z 312 Koniec cesty pre motorové vozidlá rovnakým spôsobom ako zóny, teda na každom vjazde sa musí umiestniť Z 311 a na každom výjazde sa musí umiestniť Z 312 alebo, v prípade prejazdu na diaľnicu, Z 309.

Umiestnenie Z 311 a Z 312 na mimoúrovňových križovaniach a na začiatkoch a koncoch cesty pre motorové vozidlá je analogické ako umiestnenie Z 309 a Z 310 na diaľniciach s tým rozdielom, že ukončenie v priamom smere sa umiestňuje v analogickej polohe ako ukončenie na vetve a predbežná značka sa umiestňuje cca 500 m pred koncom cesty pre motorové vozidlá.

Okrem toho sa však cesty pre motorové vozidlá na rozdiel od diaľnic smú križovať s inými cestami aj úrovňovo. Ak križovaná cesta v takomto prípade nie je tiež cestou pre motorové vozidlá, musí sa Z 311 opakovať za križovatkou všade tam, kde z križovanej cesty môžu na cestu pre motorové vozidlá vchádzať vozidlá z inej cesty. Z 312 sa pred takouto križovatkou neumiestňuje; namiesto toho sa umiestni len na odbočeniach na inú cestu.

Tam, kde sa z cesty pre motorové vozidlá prechádza na diaľnicu, sa Z 312 Koniec cesty pre motorové vozidlá neumiestňuje: prejazd na diaľnicu sa označuje prostredníctvom Z 309.

3.9.2.4 Úsek diaľnice spoplatnený diaľničnou značkou (Z 313), Koniec úseku diaľnice spoplatneného diaľničnou značkou (Z 314)

Spoplatnenie sa nevzťahuje k diaľnici v zmysle pravidiel cestnej premávky, ale k ceste kategórie diaľnica v zmysle [Z1].²⁰⁸

Podľa platnej legislatívy je súčasťou významu Z 309 zároveň označenie miesta, od ktorého užívanie diaľnice podlieha úhrade diaľničnou značkou. S ohľadom na to sa Z 313 a Z 314 používajú nasledovne:

1. úseky označené Z 309 ako diaľnice:
 - a) úsek, ktorý je spoplatnený diaľničnou značkou, sa prostredníctvom týchto značiek neoznačuje,
 - b) úsek, ktorý nie je spoplatnený diaľničnou značkou sa na vjazde na diaľnicu označuje umiestnením Z 314 pod Z 309 Diaľnica,

²⁰⁸ Diaľnice v zmysle [Z1] sa ďalej delia na diaľnice a rýchlostné cesty.

- c) prechod zo spoplatneného úseku na nespoplatnený sa označuje Z 314 umiestnenou bezprostredne za posledným výjazdom pred nespoplatneným úsekom; postačuje umiestnenie po pravej strane vozovky,
 - d) prechod z nespoplatneného úseku na spoplatnený sa označuje Z 313 umiestnenou po oboch stranách vozovky bezprostredne za posledným výjazdom pred spoplatneným úsekom a súčasne sa umiestňuje predbežná Z 313 spravidla cca 500 m pred posledným uzlovým bodom pred spoplatneným úsekom, v ktorom sa dá diaľnica opustiť – na Z 501 Vzďialenosť sa uvádza vzdialenosť k Z 313. Podľa potreby sa smie predbežná značka použiť aj dva krát; v takom prípade sa prvá predbežná Z 313 umiestňuje spravidla cca 1000 m pred posledným uzlovým bodom pred spoplatneným úsekom, v ktorom sa dá diaľnica opustiť.
2. úseky neoznačené Z 309 ako diaľnice:
- a) úsek, ktorý je spoplatnený diaľničnou známkou, sa označuje Z 313 na každom vjazde do spoplatneného úseku, resp. do úseku, ktorý vedie výlučne na spoplatnený úsek, pričom pri kombinácii so Z 311 Cesta pre motorové vozidlá sa Z 313 umiestňuje pod Z 311; ak ide o jazdu v priamom smere (prechod z nespoplatneného úseku na spoplatnený), umiestni sa aj predbežná značka vo vhodnej vzdialenosti pred týmto miestom – na Z 501 Vzďialenosť sa uvádza vzdialenosť k Z 313,
 - b) úsek, ktorý nie je spoplatnený diaľničnou známkou, sa prostredníctvom týchto značiek neoznačuje.

3.9.2.5 Obytná zóna (Z 315), Koniec obytnej zóny (Z 316)

Značky vymedzujú obytnú zónu. Ako obytná zóna sa smie označiť len taký priestor, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. smie ísť buď o jednotlivú ulicu alebo viac ulíc tvoriacich oblasť,
2. musí ísť o ulice, v ktorých je minimálna premávka motorových vozidiel, spravidla len rezidentská, pričom nemajú mať slúžiť len pre vozidlá s cieľom / začiatkom cesty v danej obytnej zóne,
3. zo stavebného prevedenia týchto ulíc musí byť zrejmé, že ich dominantná funkcia je rezidenčná s prednosťou chodcov,²⁰⁹ a nie premávková pre vozidlá, najmä sa na nich nesmú nachádzať chodníky,
4. musí byť vhodným spôsobom vyriešená statická premávka v obytnej zóne alebo v jej blízkom okolí,
5. obytná zóna smie byť integrovaná vo vnútri zóny najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h,
6. vjazd a výjazd z/do obytnej zóny musí viesť cez skosený obrubník alebo cez vyvýšený premávkový priestor alebo musí byť samotná obytná zóna vyvýšeným premávkovým priestorom.

Pri zriaďovaní obytnej zóny je v zásade nutné na takto označenú ulicu alebo ulice hľadieť ako na chodníky, na ktoré je v obmedzenej miere povolená aj premávka vozidiel.

Z 315 Obytná zóna sa musí na vjazde do obytnej zóny umiestniť tak, aby bola dostatočne viditeľná aj pre vodičov odbočujúcich z inej cesty (najmä vodičov odbočujúcich vpravo); podľa potreby sa za týmto účelom opakuje po ľavej strane vozovky.

Z 316 Koniec obytnej zóny sa umiestňuje v takej polohe, aby nahrádzala značku Z 201 Daj prednosť v jazde!. So značkou Z 201 sa zásadne nekombinuje.

Vo vnútri obytnej zóny sa nesmú používať žiadne dopravné značky s výnimkou značiek upravujúcich statickú premávku. To platí rovnako pre vodorovné dopravné značky: sú vylúčené akékoľvek pozdĺžne čiary, priečne čiary (najmä priechody pre chodcov) atď.

²⁰⁹ Chodci majú prednosť pre vozidlami, aj keď sú povinní vozidlám umožniť prejazd.

3.9.2.6 Pešia zóna (Z 317), Koniec pešej zóny (Z 318)

Vjazd vozidiel do pešej zóny sa smie povoliť len na základe princípu nevyhnutnej potreby: takéto povolenie musí byť čo najstriktnejšie a zahŕňať len tých účastníkov cestnej premávky, pre ktorých je vjazd do pešej zóny objektívne potrebný, najmä pre dopravnú obsluhu alebo pre účastníkov, pri ktorých je takýto prístup potrebný na dosiahnutie cieľa sledujúceho legitímny verejný záujem.

Na rozdiel od iných upokojených oblastí, prístup rezidentov vozidlami k svojim nehnuteľnostiam sa v pešej zóne nepovažuje za objektívne potrebný. Vjazd vozidiel do pešej zóny má byť pokiaľ možno časovo obmedzený, a to najmä v dobe, kedy sa v pešej zóne pohybuje nízky počet osôb (preferovať sa majú dopoludňajšie hodiny v pracovných dňoch). Mimoriadne vjazdy do pešej zóny napr. pre stavebnú premávku a pod. musia byť predmetom výnimiek vydaných príslušným orgánom.²¹⁰

Nie je prípustné povoliť vjazd do pešej zóny širokému okruhu účastníkov cestnej premávky (napr. všetkým osobným vozidlám) s výnimkou cyklistov.

Cyklistom možno povoliť vjazd do pešej zóny nepretržite, vždy je však potrebné zvážiť, či je to nevyhnutné: odporúča sa povoliť vjazd cyklistov do pešej zóny len v prípadoch, kedy je táto zóna priestorovo pomerne rozsiahla a jej obchádzanie cyklistami je neprímerane dlhé. Aj v prípade povolenia vjazdu cyklistov do pešej zóny je zároveň potrebné zvážiť prípadný zákaz vjazdu cyklistov do chodcami najviac exponovaných častí pešej zóny (jadro pešej zóny) a do častí pešej zóny so stiesnenými priestorovými pomermi, bežnými najmä v historických centrách miest.

3.9.2.7 Školská zóna (Z 319), Koniec školskej zóny (Z 320)

Značky majú len obmedzené použitie pri dodržaní základných zásad podľa 2. Označujú sa nimi také premávkové priestory pred školami, ktoré sa inak považujú za chodníky a účelom je umožnenie ich využívania vozidlami na privezenie / odvezenie žiakov do / zo školy, príp. sa nimi smú označiť tiež vnútorné areály škôl za obdobným účelom alebo za účelom parkovania zamestnancov škôl na vyznačených miestach.

Takto označené premávkové priestory nemajú umožňovať prejazd z jednej cesty na inú cestu, pričom z ich stavebného prevedenia musí byť zrejmé, že sú dominantne určené pre chodcov a nie pre vozidlá, najmä sa na nich nesmú nachádzať chodníky. Vjazd a výjazd z/do školskej zóny musí viesť cez skosený obrubník alebo cez vyvýšený premávkový priestor; od tohto sa smie upustiť, ak ide o vjazd do vnútorného areálu školy, ktorý je jasne rozoznateľný napr. na základe oplotenia, brány a pod.

Školská zóna smie byť integrovaná vo vnútri zóny najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h.

Na umiestnenie Z 319 Školská zóna a Z 320 Koniec školskej zóny sa vzťahujú rovnaké podmienky ako na umiestňovanie Z 315 Obytná zóna a Z 316 Koniec obytnej zóny, pozri 3.9.2.5.

Na používanie dopravných značiek vo vnútri školskej zóny sa vzťahujú rovnaké podmienky ako na používanie dopravných značiek vo vnútri obytnej zóny, pozri 3.9.2.5.

3.9.2.8 Jednosmerná cesta (Z 321)

Vzhľadom na význam značky²¹¹ sa prostredníctvom Z 321 Jednosmerná cesta označujú výlučne jednosmerné cesty, nie jednosmerné vozovky smerovo rozdelených ciest.²¹² Značka sa umiestňuje vždy na začiatku jednosmernej cesty a na každej križovatke.

Štandardne sa používa značka v obdĺžnikových variantoch „tu vľavo“ a „tu vpravo“,²¹³ pričom značka sa umiestňuje tak, aby šípka na nej vyobrazená bola orientovaná v smere jednosmernej cesty, pričom na stĺpiku je umiestnená z boku (pozri obrázok 38).

²¹⁰ [Z5] § 140 ods. 1 písm. b) a § 140 ods. 2

²¹¹ [Z19] Príloha č. 4, časť II, bod 19

²¹² Smerovo rozdelená cesta je obojsmerná (s dvomi vozovkami s jednosmernou premávkou).

²¹³ Upozornenie: tieto značky nie sú predbežné upozornenia na jednosmernú cestu, ale priamo túto jednosmernú cestu označujú. Majú teda rovnaký význam ako variant „priamo,“ rozdiel je len v orientácii značky a spôsobe jej umiestnenia.



Obrázok 38: Montáž Z 321 Jednosmerná cesta vo variantoch „tu vľavo“ a „tu vpravo“

Umiestnenie v križovatke je nasledovné:

- v prípade stykovej križovatky, kde jednosmerná je priebežná cesta, sa značka umiestni na protihľanej strane vozovky z pohľadu z pripájajúcej sa cesty, ibaže by vzhľadom na rozmery križovatky nebola pre vodičov vchádzajúcich na jednosmernú cestu ľahko rozoznateľná,
- v ostatných prípadoch sa umiestňuje ako obojstranná značka v rohu križovatky, resp. v ostrovčeku, spravidla tak, aby sa z pohľadu vodičov odbočujúcich vľavo značka nachádzala na protihľanej strane jednosmernej cesty alebo sa umiestnia dve samostatné značky v rohoch križovatky tak, aby boli viditeľné vodičmi zo všetkých smerov; takto umiestnená značka alebo značky sa smú orientovať aj mierne šikmo, aby boli rozoznateľné aj vodičmi jazdiacimi v priamom smere do jednosmernej cesty.

Variant „priamo“ sa používa doplnkovo k variantom „tu vľavo,“ resp. „tu vpravo“ výlučne tam, kde sa v priamom smere mení obojsmerná cesta na jednosmernú, táto zmena nie je z kontextu cesty zjavná a Z 321 vo variantoch „tu vľavo,“ resp. „tu vpravo“ nie je pre vodičov jazdiacich po takejto ceste v priamom smere dobre viditeľná.

Na jednosmernej ceste v obci sa smie povoliť obojsmerná jazda cyklistov za podmienok určených v 2.8.2.5. Ak sa má povoliť obojsmerná jazda cyklistov, kombinujú sa varianty Z 321 „tu vľavo“ a „tu vpravo“ s dodatkovou tabuľkou Z 513 a variant „priamo“ so Z 514, pričom pod variantmi „tu vľavo“ a „tu vpravo“ sa Z 513 umiestňuje na strane stĺpika (t. j. nie v strede). V opačnom smere (protismere) sa Z 230 Zákaz vjazdu kombinuje s dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre, na ktorej sa vyznačí symbol bicykla.

3.9.2.9 Tunel (Z 322)

Značkou sa označujú tunely, kde majú platiť osobitné pravidlá cestnej premávky o jazde v tuneli. Účelom je o. i. aj rozoznanie tunelov od podjazdov a obdobných miest, pri ktorých by pre vodiča nemuselo byť na pohľad zrejmé, či ich má alebo nemá považovať za tunel.

V prípade tunela dlhšieho ako 500 m sa spravidla uvádza názov a dĺžka tunela v spodnej časti značky. Ak to vzhľadom na dĺžku názvu nie je možné, uvedú sa tieto informácie na dodatkovej tabuľke Z 509. Pozri príslušné vzorové listy v [T7].

Značku je možné použiť tiež v primeranej vzdialenosti pred tunelom ako predbežnú, s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť, prípadne pred blízkou križovatkou, kde sa k tunelu odbočuje, s dodatkovou tabuľkou Z 503 Smerová šípka.

S inými ako vyššie uvedenými dodatkovými tabuľkami sa Z 322 nesmie kombinovať. Označenie kategórie tunela z hľadiska zákazu jazdy vozidiel prepravujúcich nebezpečný náklad sa vyznačuje so Z 234 Zákaz vjazdu pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci (pozri 3.8.2.16).

3.9.2.10 Bicyklová cesta (Z 323), Koniec bicyklovej cesty (Z 324)

Značkami sa vymedzuje začiatok a koniec bicyklovej cesty. Zriaďovanie bicyklových ciest pozri v 2.8.3.

Z 323 Bicyklová cesta sa umiestňuje na miesto, odkiaľ majú platiť osobitné pravidlá cestnej premávky o premávke na bicyklovej ceste. Spravidla sa bicyklová cesta začína v križovatke – v takom prípade sa Z 323 umiestňuje bezprostredne za križovatkou tak, aby bola dobre rozoznateľná aj pri odbočovaní vpravo na bicyklovú cestu.

Z 324 Koniec bicyklovej cesty sa umiestňuje na miesto, kde má končiť platnosť osobitných pravidiel cestnej premávky na bicyklovej ceste. Spravidla sa bicyklová cesta končí v križovatke – v takom prípade sa Z 324 umiestňuje v primeranej vzdialenosti pred križovatkou tak, aby bola dostatočnej vzdialená od značky upravujúcej prednosť v jazde; odporúča sa 30 – 50 m.

Ak bicyklová cesta pokračuje aj za križovatkou, Z 323 Bicyklová cesta sa za touto križovatkou opakuje; pred takouto križovatkou sa neumiestňuje Z 324 Koniec bicyklovej cesty.

Na križovatke, kde bicyklová cesta začína, sa na križovanej ceste smie umiestniť Z 323 ako predbežná (s dodatkovou tabuľkou Z 503 Smerová šípka), ak je to s ohľadom na miestne pomery potrebné. Na križovatkách, kde bicyklová cesta pokračuje, to s ohľadom na ustanovenia 2.8.3.4 spravidla nie je potrebné.

3.9.3 Návesti (číselný rozsah 325 až 349)

3.9.3.1 Priechod pre chodcov (Z 325)

Používanie značky upravuje 2.8.4.10. Značka sa nesmie kombinovať s inými značkami.

3.9.3.2 Priechod pre cyklistov (Z 326)

Používanie značky upravuje 2.8.5.6. Značka sa nesmie kombinovať s inými značkami.

3.9.3.3 Podchod alebo nadchod (Z 327)

Značka je určená výlučne pre chodcov. Umiestňuje sa bezprostredne pri začiatku podchodu alebo nadchodu v prípadoch, keď nemusí byť na prvý pohľad zjavné, že ide o podchod alebo nadchod pre chodcov. Tiež sa umiestňuje v prípadoch, kedy je podchod alebo nadchod bezbariérový; v takom prípade sa použije variant značky vyjadrujúci túto skutočnosť (pozri [T7], VL 327-51 a 327-61).

3.9.3.4 Slepá cesta (Z 328)

Značka sa umiestňuje na začiatok slepej cesty. Z 328 sa však nepoužije, ak je na prvý pohľad zrejmé, že ide o slepú cestu, najmä ak jej dĺžka nepresahuje niekoľko desiatok metrov.

V prípade, že je slepá cesta prejazdná pre cyklistov, použije sa variant značky vyjadrujúci túto skutočnosť (pozri [T7], VL 328-50).

Predbežné značky (t. j. Z 328 + Z 503) sa na ceste, z ktorej sa do slepej cesty odbočuje, umiestnia iba v prípade, ak stavebné prevedenie cesty môže vyvolávať dojem, že ide o cestu vyššieho dopravného významu a zo strany účastníkov cestnej premávky môže dôjsť k zámene s inou cestou v jej blízkosti – to znamená, že sa slepá cesta nachádza v blízkosti významnejšej križovatky, prípadne je priamo do takejto križovatky zaústená (vtedy možno namiesto použitia Z 328 + Z 503 vyjadriť túto skutočnosť na smerovej predzvesti).

3.9.3.5 Služby (Z 330)

Značka sa umiestňuje tam, kde je služba poskytovaná, ak toto miesto nie je na pohľad zrejmé: napr. sa neoznačuje čerpacia stanica, ktorá je zjavne viditeľná na základe totemu.

Značka smie byť použitá ako predbežná, resp. len ako predbežná, spolu s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť vo vhodnej vzdialenosti pred samotnou službou alebo spolu s dodatkovou tabuľkou Z 503 Smerová šípka pred odbočením k danému objektu služieb, ak pred odbočením tento objekt nie je zjavne viditeľný.

Z 330 sa nepoužíva na smerovanie k objektom služieb: na tento účel slúžia smerové značky o zvláštnych cieľoch. Na takýchto smerových značkách sa spravidla vyznačuje zodpovedajúci symbol zo Z 330.

O službách na diaľničných odpočívadlách sa namiesto Z 330 informuje použitím Z 370 Ohlasovacia tabuľa s príslušnými symbolmi služieb.

Používanie Z 330 pre vybrané objekty služieb uvádza tabuľka 37.

3.9.3.6 Zastávka (Z 331)

Pozri 2.9.2.6.

3.9.3.7 Stanovište taxi (Z 332)









Pozri 2.9.3.

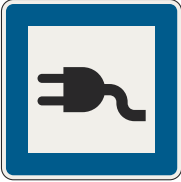






3.9.3.8 Polícia (Z 333)








Značka sa používa ako predbežná s dodatkovou tabuľkou Z 503 Smerová šípka, na navigáciu k stanovištu alebo útvaru Policajného zboru s nepretržitou službou.








Samotné stanovište alebo útvar sa značkou označujú len v prípade, ak poloha stanovišta alebo útvaru nie je zrejmá z iných informačných prvkov (spravidla sú tieto objekty označené) na miestach s výraznom podielom inej ako lokálnej premávky.





Tabuľka 37: Používanie Z 330 pre vybrané objekty služieb

Značka služby	Použitie
 <p>Telefón núdzového volania</p>	<p>Značkou sa označujú výlučne SOS hlásky alebo kabíny, ktoré nie sú zjavne viditeľné, teda v tuneloch alebo pri protihlukových stenách, pričom značka sa umiestni bezprostredne pri hláske alebo kabíne.</p> <p>Na voľnej prehľadnej trase sa telefón núdzového volania neoznačuje.</p> <p>Značka sa nepoužíva ako predbežná.</p>
 <p>Čerpacia stanica</p>	<p>O čerpacích staniciach sa informuje použitím Z 330 len mimo obce. Značkou sa informuje len o takých čerpacích staniciach, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti cesty, na ktorej sa daná značka umiestňuje a ktoré sú v prevádzke 24 hodín denne.</p> <p>Vzhľadom na to, že objekt čerpacej stanice je zväčša dobre viditeľný a označený totemom, používa sa značka spravidla len ako predbežná. Predbežná značka sa umiestňuje vo vzdialenosti cca 500 m pred čerpacou stanicou.</p> <p>Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie vyznačiť názov alebo logo prevádzkovateľa čerpacej stanice, ak ide o sieťového prevádzkovateľa s najmenej 20 prevádzkami na Slovensku alebo najmenej 100 prevádzkami v Európskej únii.</p>
 <p>Čerpacia stanica s alternatívnymi palivami</p>	<p>Použitie značky je rovnaké ako použitie Z 330 informujúcej o čerpacej stanici, informuje však o čerpacej stanici s alternatívnymi palivami (napr. LPG).</p> <p>Značka musí informovať o konkrétnom alternatívnom palive alebo palivách, ktoré je možné na danej čerpacej stanici natankovať.</p> <p>Ak čerpacia stanica ponúka len jedno alternatívne palivo, vyznačuje sa táto informácia priamo na značke v ľavej hornej časti:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p>Ak čerpacia stanica ponúka viac alternatívnych palív, vyznačuje sa táto informácia na dodatkovej tabuľke Z 509:</p> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-left: 5px;">LPG + CNG</div> </div>
 <p>Dobájacia stanica - veľká</p>	<p>Značkou sa označuje samostatný objekt veľkej dobijacej stanice s min. 10 miestami na dobíjanie a s výkonom ≥ 100 kW na stojan.</p>

Značka služby	Použitie
 <p data-bbox="199 501 403 591">Dobíjacia stanica – miesto na dobíjanie</p>	<p data-bbox="424 244 1382 338">Značkou sa označuje menší samostatný objekt dobíjacej stanice nespĺňajúci podmienky vyššie alebo ak je služba poskytovaná v rámci inej služby, najmä na parkovisku alebo na čerpacej stanici.</p> <p data-bbox="424 353 1382 443">Upozornenie: <u>Z 330 nie je regulačná značka</u>: obmedzenie státia na parkovacom mieste len na účely dobíjania sa musí ustanoviť kombináciou Z 272 s príslušnou dodatkovou tabuľkou Z 506:</p>   <p data-bbox="437 622 523 645">počas dobíjania</p>
 <p data-bbox="268 898 336 920">Motel</p>	<p data-bbox="424 674 1382 763">Značka informuje o možnosti ubytovania v moteli. Motelom sa rozumie hotel umiestnený bezprostredne pri ceste, na ktorej je značka umiestnená a pri ktorom je dostatok parkovacích miest.</p> <p data-bbox="424 779 1007 801">Značkou sa o motelloch informuje iba mimo obce.</p> <p data-bbox="424 817 1382 943">Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie vyznačiť názov alebo logo prevádzkovateľa motela, ak ide o sieťového prevádzkovateľa, ak ide o sieťového prevádzkovateľa s najmenej 10 prevádzkami na Slovensku alebo najmenej 50 prevádzkami v Európskej únii.</p>
 <p data-bbox="252 1196 352 1218">Motorest</p>	<p data-bbox="424 983 1382 1072">Značka informuje o motoreste. Motorestom sa rozumie reštaurácia podávajúca nápoje a teplé jedlá umiestnená bezprostredne pri ceste, na ktorej je značka umiestnená a pri ktorej je dostatok parkovacích miest.</p> <p data-bbox="424 1088 1038 1111">Značkou sa o motorestoch informuje iba mimo obce.</p> <p data-bbox="424 1126 1382 1216">Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie vyznačiť názov alebo logo prevádzkovateľa motorestu, ak ide o sieťového prevádzkovateľa s najmenej 10 prevádzkami na Slovensku alebo najmenej 50 prevádzkami v Európskej únii.</p>
 <p data-bbox="225 1532 379 1554">Občerstvenie</p>	<p data-bbox="424 1261 1382 1373">Značka informuje o prevádzke občerstvenia. Prevádzkou občerstvenia sa rozumie bufet, reštaurácia alebo obdobná prevádzka ponúkajúce nápoje a studené jedlá umiestnená bezprostredne pri ceste, na ktorej je značka umiestnená a pri ktorej je dostatok parkovacích miest.</p> <p data-bbox="424 1388 1382 1514">Značkou sa o motorestoch informuje iba mimo obce. Značkou sa neinformuje o takých prevádzkach občerstvenia, ktoré sú súčasťou čerpacej stanice alebo sa nachádzajú v jej bezprostrednej blízkosti. Ak prevádzka ponúka aj teplé jedlá, informuje sa o nej značkou služby Motorest.</p> <p data-bbox="424 1529 1382 1619">Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie vyznačiť názov alebo logo prevádzkovateľa motorestu, ak ide o sieťového prevádzkovateľa s najmenej 10 prevádzkami na Slovensku alebo najmenej 50 prevádzkami v Európskej únii.</p>
 <p data-bbox="256 1883 347 1906">Toalety</p>	<p data-bbox="424 1659 1382 1749">Značka informuje o verejných toaletách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti cesty, na ktorej je značka umiestnená a pri ktorých je dostatok parkovacích miest.</p> <p data-bbox="424 1765 1382 1854">Značkou sa o toaletách informuje iba mimo obce. Ak sú k dispozícii aj bezbariérové toalety, namiesto značky sa použije značka služby Bezbariérové toalety.</p> <p data-bbox="424 1870 1382 1937">Značkou sa neinformuje o toaletách, ktoré sú súčasťou čerpacej stanice, motorestu alebo prevádzky občerstvenia.</p>

Značka služby	Použitie
 <p>Bezbariérové toalety</p>	<p>Značka informuje o verejných toaletách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti cesty, na ktorej je značka umiestnená a pri ktorých je dostatok parkovacích miest, pričom sú k dispozícii aj bezbariérové toalety.</p> <p>Ostatné zásady sú zhodné so zásadami značky služby Toalety.</p>
 <p>Poruchová služba</p>	<p>Značkou sa informuje len o prevádzkach poskytujúcich všeobecnú poruchovú (asistenčnú) službu, nie o autoservisoch konkrétnej značky alebo značiek vozidiel.</p>
 <p>Štadión, aréna</p>	<p>Značkou sa informuje len o významných štadiónoch s vysokou návštevnosťou počas športových podujatí, príp. iných podujatí na nich konaných (napr. koncerty).</p> <p>Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie uviesť názov štadióna/arény.</p>
 <p>Voľnočasový športový areál</p>	<p>Značkou sa informuje o športovom areáli, v ktorom má verejnosť možnosť venovať sa športovým aktivitám.</p> <p>Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie uviesť názov areálu.</p>
 <p>P+R parkovisko</p>	<p>Značkou sa informuje o parkoviskách, resp. o parkovacích domoch alebo parkovacích garážach, s možnosťou prestupu na <u>pravidelnú</u> verejnú dopravu osôb premávajúcu v taktových intervaloch o trvaní:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ≤ 15 minút v špičke a ≤ 30 minút mimo špičky s výnimkou nočných hodín (19:00 – 6:00) v prípade mestskej dopravy, • ≤ 60 minút s výnimkou nočných hodín (19:00 – 6:00) v prípade prímestskej a regionálnej dopravy. <p>Na dodatkovej tabuľke Z 509 sa smie uviesť názov P+R parkoviska alebo názov prestupného bodu (stanice) a pod.</p>
 <p>Bezpečné parkovisko pre nákladné vozidlá</p>	<p>Značka informuje o parkovisku určenom pre nákladné vozidlá s kontrolovaným vjazdom a výjazdom, na ktorom je zabezpečená strážna služba a ďalšie služby pre vodičov nákladných vozidiel.</p> <p>Značkou sa o bezpečnom parkovisku pre nákladné vozidlá informuje iba mimo obce.</p> <p>Ak sa značka používa v súvislosti so smerom jazdy (predbežná alebo symbol vložený do smerovej značky), vyobrazuje sa v prípade smeru jazdy vpravo v zrkadlovom vyhotovení:</p> 

Značka služby	Použitie
 <p>Priemyselná zóna</p>	<p>Značkou sa informuje o významných priemyselných parkoch, továrňach, logistických centrách a obdobných priemyselných zónach.</p> <p>Vzhľadom na to, že takéto zóny sú zväčša dobre rozoznateľné na základe svojich stavebných charakteristík, používa sa značka spravidla len ako predbežná.</p>
 <p>Letisko</p>	<p>Značkou sa informuje len o verejných letiskách, na ktorých sa poskytujú služby pravidelnej alebo chartrovej verejnej leteckej dopravy osôb.</p> <p>Ak sa značka používa v súvislosti so smerom jazdy (predbežná alebo symbol vložený do smerovej značky), vyobrazuje sa symbol lietadla otočený podľa smeru jazdy k letisku:</p>  <p>Názov alebo identifikácia letiska sa smie na dodatkovvej tabuľke Z 509 uviesť iba v prípade, ak by mohlo dôjsť k zámene s iným letiskom.</p>
 <p>Prístav</p>	<p>Značkou sa informuje len o významných riečnych prístavoch, v ktorých sa vykonáva prekládka veľkých množstiev tovaru alebo v ktorých sa poskytujú služby pravidelnej alebo chartrovej verejnej riečnej dopravy osôb. Značkou sa neinformuje o kompách a pod.</p> <p>Názov alebo identifikácia prístavu sa smie na dodatkovvej tabuľke Z 509 uviesť iba v prípade, ak by mohlo dôjsť k zámene s iným prístavom.</p>
 <p>Železničná stanica</p>	<p>Značkou sa informuje o železničných staniach, na ktorých sa poskytujú služby pravidelnej verejnej železničnej dopravy osôb.</p> <p>Názov alebo identifikácia železničnej stanice sa smie na dodatkovvej tabuľke Z 509 uviesť iba v prípade, ak by mohlo dôjsť k zámene s inou železničnou stanicou.</p>
 <p>Autovlak</p>	<p>Značkou sa informuje o nástupnom mieste na autovlak.</p> <p>Názov alebo identifikácia železničnej stanice sa smie na dodatkovvej tabuľke Z 509 uviesť iba v prípade, ak by mohlo dôjsť k zámene s inou železničnou stanicou.</p>
 <p>Nemocnica</p>	<p>Značkou sa označujú nemocnice s urgentným príjmom a nemocnice poskytujúce vysoko špecializovanú zdravotnú starostlivosť (napr. ústav srdcových chorôb, reumatických chorôb a pod.).</p> <p>Podmienkou označenia nemocnice touto značkou je poskytovanie zdravotnej starostlivosti bezplatne (okrem poplatkov podľa zákona) na základe zdravotného poistenia podľa osobitných predpisov.</p> <p>Symbol na značke je vždy červený kríž, bez ohľadu na to, ktorá osoba alebo organizácia poskytuje zdravotnú starostlivosť.</p> <p>Názov alebo identifikácia nemocnice sa smie na dodatkovvej tabuľke Z 509 uviesť iba v prípade, ak by mohlo dôjsť k zámene s inou nemocnicou.</p>

Značka služby	Použitie
 Prvá pomoc	<p>Značkou sa označujú stanovišťa ambulantnej pohotovostnej služby, kde sa poskytuje zdravotná starostlivosť bezplatne (okrem poplatkov podľa zákona) na základe zdravotného poistenia podľa osobitných predpisov.</p> <p>O urgentnom prijíme nemocnice sa informuje značkou služby Nemocnica.</p> <p>Symbol na značke je vždy červený kríž, bez ohľadu na to, ktorá osoba alebo organizácia poskytuje zdravotnú starostlivosť.</p> <p>Názov alebo identifikácia stanovišťa lekárskej služby prvej pomoci sa smie na dodatkovvej tabuľke Z 509 uviesť iba v prípade, ak by mohlo dôjsť k zámene s iným stanovišťom ambulantnej pohotovostnej služby.</p>
 Nákupné stredisko	<p>Značkou sa informuje len o nákupných strediskách s predajnou plochou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • $\geq 50\,000$ m² pri použití značky na diaľnici, • $\geq 20\,000$ m² pri použití značky na ceste označenej Z 302 Hlavná cesta, • $\geq 10\,000$ m² pri použití značky na iných cestách. <p>Tieto obmedzenia rovnako platia pre informovanie o smere jazdy k nákupnému stredisku na smerových značkách.</p> <p>Na dodatkovvej tabuľke Z 509 sa smie uviesť názov nákupného strediska.</p>
 Rádiová služba dopravných informácií v tuneli	<p>Značka informuje o rádiovkej službe dopravných informácií v tuneli. Umiestňuje sa v takej vzdialenosti pred tunelom, aby vodič mal dostatok času na preladenie rádia na zodpovedajúcu frekvenciu; na diaľnici spravidla ≥ 500 m pred tunelom.</p> <p>Značka sa vždy dopĺňa dodatkovou tabuľkou Z 509 s uvedením frekvencie:</p> 

3.9.3.9 Kontrola rýchlosti (Z 334)

Značkou sa označujú len miesta, kde sa vykonáva kontrola najvyššej dovolenej rýchlosti vozidiel technickým prostriedkom konštrukčne pevne spojeným so zemou, pričom označenie takéhoto miesta je povinné. Značka sa umiestňuje v bezprostrednej blízkosti miesta, kde sa vykonáva kontrola najvyššej dovolenej rýchlosti.

Značkou sa nesmie označiť miesto, kde sa kontrola rýchlosti vykonáva mobilným technickým prostriedkom, a to ani formou dočasnej či premennej značky.

3.9.3.10 Núdzová odstavňá plocha (Z 335)

Značka sa používa najmä na diaľniciach a obdobných cestách, kde je zriadená núdzová odstavňá plocha. Umiestňuje sa bezprostredne pred touto plochou.

Značka sa nekombinuje so žiadnymi inými značkami vrátane dodatkových tabuliek,²¹⁴ s výnimkou Z 501 Vzdialenosť, ako je uvedené vyššie.

Podľa potreby sa tiež použije ako predbežná (doplnená dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť) vo vzdialenosti cca 500 m pred touto plochou; to nie je potrebné, ak je núdzová odstavňá plocha viditeľná z dostatočnej vzdialenosti alebo ak sa takéto plochy opakujú v pravidelných vzdialenostiach nepresahujúcich cca 2,5 minúty jazdy najvyššou dovolenou rýchlosťou. Predbežná značka sa nepoužíva v tuneloch.

²¹⁴ Napr. použitie Z 506 či Z 507 na obmedzenie druhu vozidiel nemá žiadny efekt na platnosť, ide o čisto informačnú značku. Navyše sa núdzové odstavňé plochy majú navrhovať tak, aby do nich mohlo zájsť a v nich zastaviť vozidlo maximálnych prípustných rozmerov, t. j. dĺžky 22 m a šírky 2,55 m.

3.9.3.11 Miesto na núdzové brzdenie (Z 336)

Značka sa používa v nebezpečných klesaniach, kde je zriadené miesto na núdzové brzdenie. Umiestňuje sa vo vzdialenosti cca 50 – 100 m pred týmto miestom a podľa potreby tiež ako predbežná (doplnená dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť) vo vzdialenosti cca 200 – 400 m pred Z 336.

Na značke sa schematicky vyznačí smerovanie cesty (priamo, ľavý oblúk, pravý oblúk) a smer k miestu na núdzové brzdenie (priamo, vybočením alebo vyradením v prípade paralelného umiestnenia).

3.9.3.12 Miestna návesť (Z 340)

Značka označujúca hranicu samosprávneho kraja alebo hranicu okresu sa umiestňuje na tejto hranici; ak takéto umiestnenie nie je s ohľadom na miestne pomery vhodné (napr. v zákrute s malým polomerom), umiestni sa na vhodnom mieste čo najbližšie k tejto hranici. Na diaľnici sa značky označujúce hranicu samosprávneho kraja alebo hranicu okresu nepoužívajú.

Značka označujúca miestnu časť obce alebo inú plošnú oblasť sa umiestňuje približne na vjazde do tejto miestnej časti alebo oblasti.

Značka označujúca významný objekt sa umiestňuje v jeho blízkosti. Takéto značky sa smú použiť len výnimočne a len v prípade, ak daný objekt nie je dobre vizuálne rozoznateľný a zároveň sú v okolí použité smerové značky na smerovanie k tomuto objektu.

Ak značka označuje turisticky významný cieľ alebo trasu, má základnú plochu hnedej farby, inak modrej farby. Turistické ciele sa touto značkou označujú len striedmo, pričom nesmú akokoľvek negatívne ovplyvniť viditeľnosť, rozoznateľnosť a čitateľnosť iných dopravných značiek.

Z 340 sa nesmie kombinovať s inou dopravnou značkou okrem Z 340 (napr. spoločné označenie hranice okresu a hranice kraja).

Značka sa nepoužíva, ak je názov daného miesta zrejmy z iných dopravných značiek.

3.9.3.13 Štátna hranica (Z 341)

Značka sa umiestňuje na vjazdoch do Slovenskej republiky na mieste, kde štátna hranica križuje cestu alebo v bezprostrednej blízkosti tohto miesta.

3.9.3.14 Informácie o všeobecných pravidlách (Z 342)

Značka sa umiestňuje za vjazdmi do Slovenskej republiky za infraštruktúrou hraničného priechodu vo vzdialenosti najmenej 50 m, no nie viac ako 250 m za týmto miestom. V prípade hraničných priechodov, kde nie je vybudovaná žiadna infraštruktúra, sa umiestňuje vo vzdialenosti 50 – 250 m za Z 341.

3.9.3.15 Dopravné obmedzenia na horskom prechode (Z 343)

Značka sa umiestňuje pred uzlovým bodom, za ktorým vodič pokračuje buď smerom na horský priechod, o ktorom značka informuje alebo pokračuje po alternatívnej trase. Umiestňuje sa pred základnou sekvenciou smerových značiek:

- mimo diaľnice ≥ 250 m (v obci ≥ 100 m) pred smerovou predzvest'ou,
- na diaľnici ≥ 500 m pred ohlasovacou tabuľou a ak sú použité nepriame návesti a/alebo turistické tabule, ≥ 500 m pred prvou z týchto značiek.

V hornej časti značky sa uvádza názov horského priechodu. Značka ďalej obsahuje tri premenné (príp. vymeniteľné) plochy. Použitie týchto panelov podrobne upravuje [T7], VL 343-50 až 343-72.

3.9.3.16 Varovná tabuľa (Z 344)

Značka sa používa výlučne na označenie protismeru výjazdovej vetvy z diaľnice alebo z obdobnej smerovo rozdelenej cesty s najvyššou dovolenou rýchlosťou viac ako 70 km/h. Umiestňuje sa vo vetve ≥ 100 m za Z 230 Zákaz vjazdu na vhodnom mieste, kde je jasne a jednoznačne viditeľná pre vodičov, ktorí omylom odbočili do protismeru. Na zhotovenie sa vždy používa fluorescenčná fólia žltej farby.

Z 344 sa nesmie umiestniť v protismere výjazdovej vetvy na diaľnicu alebo na obdobnú smerovo rozdelenú cestu – pozri tiež 3.8.2.14.

3.9.4 Orientačné značky (číselný rozsah 350 až 389)

3.9.4.1 Číslovanie

3.9.4.2 Cesta I. alebo II. triedy (Z 350)

Značka sa používa spoločne so smerovými značkami ako vložená do týchto značiek, prípadne pripojená k týmto značkám, podľa zásad uvedených v osobitných TP alebo v [T7] (podľa druhu smerovej značky, do ktorej sa vkladá).

Okrem toho značku možno použiť za účelom informovania o čísle dôležitého cestného ťahu spolu so Z 302 Hlavná cesta umiestnenej za križovatkou alebo za obcou; bližšie ustanovenia k takémuto použitiu pozri v 3.9.1.2.

3.9.4.3 Cesta III. triedy (Z 351)

Značka sa používa len ako vložená do smerovej značky podľa zásad uvedených v osobitných TP alebo v [T7]. Smie sa používať výlučne na ceste vyššej triedy a výlučne pri značení križovatky, v ktorej sa odbočuje na cestu III. triedy, ktorá je tranzitnou trasou na inú cestu vyššej triedy. Cestou vyššej triedy sa na účely tohto ustanovenia rozumie cesta kategórie diaľnice podľa [Z1] (čo zahŕňa diaľnice a rýchlostné cesty), cesta I. triedy a cesta II. triedy.

Cesty III. triedy netvoria žiadne zmysluplné cestné ťahy a preto ich čísla nemajú pre vodiča žiadnu orientačnú hodnotu: v zásade ide len o evidenčné čísla. Jediné použitie tejto značky, ktoré je v súlade so základnými zásadami (pozri 2) je preto upozornenie vodičov nákladných vozidiel a jazdných súprav s celkovou hmotnosťou nad 12 t, že v určitom smere za križovatkou smú jazdiť iba za osobitných podmienok ustanovených zákonom.²¹⁵ Ak sa vodič už nachádza na ceste III. triedy, nie je ďalšie upozorňovanie na túto skutočnosť v súlade so základnými zásadami. Ak nejde o tranzitnú cestu a vodiči uvedených vozidiel majú dôvod odbočiť na takúto cestu, znamená to, že spĺňajú podmienky ustanovené zákonom.

3.9.4.4 Číslo diaľnice alebo rýchlostnej cesty (Z 352)

Značka sa používa spoločne so smerovými značkami ako vložená do týchto značiek, prípadne pripojená k týmto značkám, podľa zásad uvedených v osobitných TP alebo v [T7].

3.9.4.5 Číslo E-cesty (Z 353)

Značka sa používa len na ceste kategórie diaľnica v zmysle [Z1] spoločne so smerovými značkami ako vložená do týchto značiek, prípadne pripojená k týmto značkám, podľa zásad uvedených v osobitných TP alebo v [T7]. Na ceste inej kategórie ako diaľnica v zmysle [Z1] sa smie použiť len ako vložená do Z 376 Diaľková tabuľa alebo spoločne so Z 376 Diaľková tabuľa.

3.9.4.6 Kilometrovník (Z 355)

Ak nie je ďalej uvedené inak, hodnoty na kilometrovníkoch sa uvádzajú v kilometroch s presnosťou na jedno desatinné miesto. Hodnoty na kilometrovníkoch musia zodpovedať staničeniu podľa Centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií, a to vrátane kilometrovníkov na diaľničných vetvách (pozri nižšie). V prípade úsekov ciest, pre ktoré ešte nebolo vydané rozhodnutie o zaradení do cestnej siete, sa kilometrovníky nenavrhujú a neumiestňujú. To znamená o. i. že v prípade novostavieb ciest (vrátane preložiek) sa kilometrovníky nenavrhujú a doplnia sa až dodatočne po zaradení daného úseku do cestnej siete.

Kilometrovníky sa umiestňujú spravidla v 500-metrových intervaloch, na každý celý násobok 0,5 km od začiatku ťahu. Smú sa použiť aj iné intervaly pod podmienkou, že 1000 metrov je celý násobok dĺžky zvoleného intervalu (t.j. na úroveň celého kilometra vždy „vyjde“ umiestnenie kilometrovníka). Kilometrovníky sa umiestňujú presne v násobku zvoleného intervalu, ak však objektívne nie je takéto umiestnenie možné, pripúšťa sa odchýlka nepresahujúca 5 % dĺžky intervalu alebo sa kilometrovník umiestni do polohy iného násobku 100 m (napr. km 152,4 namiesto 152,5).

Na úsekoch diaľnic v zmysle [Z1] (čo zahŕňa diaľnice a rýchlostné cesty) a ciest I. triedy, ktoré sú označené Z 309 ako diaľnice v zmysle pravidiel cestnej premávky sa používajú kilometrovníky s číslom cestného ťahu. Kilometrovníky s číslom cestného ťahu sa smú tiež použiť na iných cestách I. triedy, ak ide o zvlášť významné cestné ťahy, nie však na cestách II. a III. triedy, na ktorých sa používajú výlučne základné kilometrovníky bez čísla cestného ťahu, a to aj na úsekoch, ktoré sú označené prostredníctvom Z 309 ako diaľnica.

²¹⁵ [Z5] § 39 ods. 4

Kilometrovníky sa smú tiež použiť na staničenie vetiev diaľničných uzlov a prípojk. Na takýchto kilometrovníkoch sa uvádza číslo cestného ťahu, číslo uzla alebo prípojky, označenie vetvy a samotné staničenie, ktoré sa uvádza s presnosťou na 3 desatinné miesta (t. j. na metre). Kilometrovníky vo vetvách sa umiestňujú na začiatok a na koniec vetvy a medzi nimi spravidla v 200-metrovom intervale od začiatku vetvy. Upozorňuje sa na to, že vetva začína (km 0,000 sa nachádza) v mieste fyzického oddelenia jazdného pásu vetvy od iného jazdného pásu (teda nie napr. na začiatku odbočovacieho pruhu a pod.) a staničenie jednosmernej vetvy je vždy orientované súhlasne so smerom premávky na danej vetve.

3.9.4.7 Smerové značky (rozsah 360 – 389)

Používanie smerových značiek bližšie upravia osobitné TP.²¹⁶ Pozri aj 2.11.

3.9.5 Značky o náhradných a obchádzkových trasách (číselný rozsah 390 až 399)

Používanie značiek o náhradných a obchádzkových trasách bližšie upravia TP. Pozri aj 2.11.

3.9.6 Pruhové značky (číselný rozsah 400 až 499)

3.9.6.1 Spoločne k pruhovým značkám

Pruhové značky informujú o jazdných pruhoch a zmenách v ich usporiadaní. Značky nemajú priamu regulačnú funkciu a musia reflektovať skutočne vyznačené jazdné pruhy na vozovke.²¹⁷ Pre vodiča slúžia ako „zrkadlo“ vodorovného značenia na zvislej značke, spravidla v predstihu pred miestom, kde sa musí rozhodnúť o spôsobe alebo smere jazdy.

Na pruhových značkách sa vyznačujú výlučne všeobecné jazdné pruhy, ktoré svojou šírkou umožňujú jazdu motorových vozidiel s tromi a viac kolesami²¹⁸ – nesmú sa teda vyznačovať napr. parkovacie pruhy (nie sú jazdné), cyklistické (nie sú určené pre motorové vozidlá a spravidla ani nemajú dostatočnú šírku atď.).

Na pruhových značkách sa tiež nevyznačujú pripájacie pruhy, odbočovacie pruhy a pod.²¹⁸

Vyznačenie protismerných jazdných pruhov je prípustné (nie povinné) len na smerovo nerozdelených cestách. Na Z 431-439 a Z 451-459 sa protismerné jazdné pruhy nesmú vyznačovať.

Na smerovo rozdelených cestách sa pruhové značky umiestňujú po oboch stranách vozovky, ak tomu nebránia osobitné miestne pomery.

3.9.6.2 Ustanovovanie regulácií platných len pre vyznačený pruh alebo pruhy

Sekundárnou funkciou pruhových značiek je ustanovenie regulácií, ktoré sú platné len pre určitý jazdný pruh alebo jazdné pruhy.

Takto možno ustanoviť len regulácie určené v 3.5.6 a len za podmienok určených tamtiež.

Regulačné značky sa do pruhových značiek vkladajú len v prípade, ak príkaz, zákaz alebo obmedzenie vyplývajúce z takejto značky má platiť len v niektorých jazdných pruhoch v danom smere jazdy. Regulácie platné pre všetky pruhy v danom smere jazdy sa na pruhových značkách nevyznačujú: takéto regulácie sa ustanovujú samostatnou značkou, podľa potreby aj predbežnou, t. j. s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť (pre priamy smer) alebo Z 503 Smerová šípka (pre odbočujúci smer vrátane „priameho“ smeru cez kruhový objazd).

Z dôvodu nemožnosti zabezpečenia dostatočnej čitateľnosti nemožno do pruhových značiek vkladať dodatkové tabuľky, ani také regulačné značky, ktorých čitateľnosť je značne obmedzená (napr. Z 244 Maximálna dĺžka), ani žiadne obdobné nápisy či symboly. Ak je nutné pre jednotlivý pruh, resp. vybrané pruhy ustanoviť reguláciu, ktorá vyžaduje použitie dodatkovej tabuľky, umiestnia sa zodpovedajúce značky nad vyznačeným jazdným pruhom, resp. pruhmi. To isté platí pre vyššie spomenuté regulačné značky s obmedzenou čitateľnosťou.

Ak sa do pruhovej značky vkladá regulačná značka, ktorej regulácia spočíva v zákaze jazdy niektorých vozidiel v niektorom jazdnom pruhu alebo pruhoch a z takejto regulácie vyplýva potreba včasného preradenia vozidiel do iného pruhu, musí sa zároveň umiestniť predbežná značka (so Z 501 Vzdialenosť) vo vzdialenosti cca 200 m, prípadne vo väčšej vzdialenosti, ktorá je dostatočná na preradenie týchto vozidiel. Od predbežnej značky sa upúšťa, ak sa značka nachádza za križovatkou alebo ak potreba preradenia vozidiel nie je vzhľadom na miestne pomery problémom.

²¹⁶ Do vydania osobitných TP sa použitie smerových značiek riadi podľa [T7].

²¹⁷ [Z19] Príloha č. 4, časť VI, bod 1, odsek 1.

²¹⁸ [Z19] Príloha č. 4, časť VI, bod 1, odsek 2.

3.9.6.3 Počet jazdných pruhov (Z 401 – Z 409)

Značka sa používa na dva účely:

1. bez vložených regulačných značiek: informovanie o úseku s vyšším počtom jazdných pruhov ako na predchádzajúcom úseku, ak táto informácia nevyplynula z iných pruhových značiek,
2. s vloženými regulačnými značkami: ustanovenie regulácií platných len v niektorom jazdnom pruhu alebo pruhoch, v súlade s 3.5.6 a 3.9.6.2 (sekundárne môže plniť aj účel podľa prvého bodu).

Značka sa umiestňuje v priečnom reze, ku ktorému sa vzťahuje alebo bezprostredne pred týmto priečnym rezom.

Ak značka informuje o úseku s vyšším počtom jazdných pruhov ako na predchádzajúcom úseku a zároveň ide o relatívne krátky úsek (cca do 5 km mimo obce a cca do 10 km na diaľnici), doplní sa dodatkovou tabuľkou Z 502 Dĺžka úseku. Na úseku platnosti sa takáto značka môže opakovať podľa ustanovení 3.5.8.

Použitie dodatkovej tabuľky Z 502 a opakovanie na úseku platnosti sa rovnako vzťahuje na Z 401 – 409 s vloženými regulačnými značkami.

3.9.6.4 Spoločne k pruhovým značkám Z 411 – 449

Pruhové značky Z 411 – 449 sa umiestňujú vo vzdialenosti cca 200 m pred miestom, ku ktorému sa vzťahujú (ďalej len „referenčný bod“) a používajú sa spoločne s dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť uvádzajúcej približnú vzdialenosť k referenčnému bodu.

Zároveň sa mimo obce a podľa potreby aj v obci umiestňuje predbežná značka vo vzdialenosti cca 400 m pred referenčným bodom a v hlavnom jazdnom páse diaľnice aj druhá predbežná značka vo vzdialenosti cca 600 m pred referenčným bodom.

Od predbežných značiek možno vzhľadom na miestne pomery upustiť v obci a na úsekoch s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≤ 70 km/h a tam, kde sa referenčný bod nachádza v malej vzdialenosti od referenčného bodu. Predbežná značka tiež nie je spravidla potrebná pred Z 421 – 429 Zvýšenie jazdných pruhov.

Uvedené vzdialenosti možno primerane upraviť podľa miestnych pomerov (napr. kvôli zákrute), pričom v prípade umiestnenia značky do ≤ 100 m pred referenčným bodom sa spravidla nepoužije dodatková tabuľka Z 501.

Odchýlne od vyššie uvedeného sa v obci na úsekoch s jedným jazdným pruhom v danom smere premávky umiestňujú tieto značky vo vzdialenosti 50 – 100 m pred referenčným bodom, pričom sa spravidla nedopĺňajú dodatkovou tabuľkou Z 501 Vzdialenosť.

3.9.6.5 Zníženie počtu jazdných pruhov (Z 411 – Z 419)

Značka sa používa na informovanie o znížení počtu jazdných pruhov a spôsobe ich zníženia a podľa potreby môžu byť do nej vložené regulačné značky platné od miesta zníženia počtu jazdných pruhov (vrátane prípadného ukončenia platnosti regulácií). Značka sa nepoužíva na vyznačenie ukončenia pripájacieho alebo iného manévrovacieho pruhu.²¹⁹

K umiestňovaniu pozri 3.9.6.4.

3.9.6.6 Zvýšenie počtu jazdných pruhov (Z 421 – Z 429)

Značka sa používa na informovanie o zvýšení počtu jazdných pruhov a spôsobe ich zvýšenia a podľa potreby môžu byť do nej vložené regulačné značky platné od miesta zvýšenia počtu jazdných pruhov (vrátane prípadného ukončenia platnosti regulácií). Značka sa nepoužíva na vyznačenie začiatku odbočovacieho alebo iného manévrovacieho pruhu.²¹⁹

K umiestňovaniu pozri 3.9.6.4.

3.9.6.7 Bezkolízne pripojenie (Z 431 – Z 439)

Značka sa používa na informovanie o mieste, kde dochádza k bezkolíznemu spojeniu dvoch ciest tak, že jazdné pruhy jednej aj druhej cesty za týmto miestom pokračujú ďalej ako priebežné, na rozdiel od bežne očakávaných pripájacích pruhov, príp. (mimo diaľnice) kolízneho pripojenia. Značka sa nepoužíva na vyznačenie pripájacích pruhov.

K umiestňovaniu pozri 3.9.6.4.

²¹⁹ [Z19] Príloha č. 4, časť VI, bod 1, odsek 2.

Do Z 431 – Z 439 sa nesmú vkladať regulačné značky. Ak je potrebné ustanoviť pruhovo platné regulácie, použijú sa Z 401 – 409 na mieste, odkiaľ majú dané regulácie platiť.

3.9.6.8 Presmerovanie jazdných pruhov (Z 441 – Z 449)

Značka sa používa na informovanie o presmerovaní jazdných pruhov do protismerného jazdného pásu a späť alebo o presmerovaní jazdných pruhov v rámci jazdného pásu, čo býva spravidla spojené so zúžením jazdných pruhov. Značka sa používa len tam, kde si presmerovanie vyžaduje od vodiča aktívny dvojitý smerový manéver (vľavo – vpravo alebo vpravo – vľavo), prípadne dva takéto dvojité manévry krátko za sebou; nepoužíva sa na miestach plynulej zmeny polôh jazdných pruhov v rámci cesty (resp. v rámci jej spevnenej časti).

Ak ide o presmerovanie z/do protismerného jazdného pásu, vyznačí sa na značke symbolom prerušený stredný deliaci pás v hornej a dolnej časti značky; pri väčšom počte šípok (viac ako 2), keď na značke na to nie je dosť miesta, vyznačuje sa prerušenie stredného deliaceho pásu len v hornej časti značky.

Do značky môžu byť vložené regulačné značky platné v mieste presmerovania a za ním. Ukončenie regulácií sa na značke spravidla nevyznačuje – regulácie sa ukončujú až za manévrom.

3.9.6.9 Radenie do jazdných pruhov pred križovatkou (Z 451 – Z 459)

Značka sa používa na úsekoch ciest s dvoma a viacerými priebežnými jazdnými pruhmi v danom smere premávky na informovanie o potrebe včasného zaradenia sa do jazdných pruhov pred križovatkou podľa jednotlivých smerov jazdy v nasledujúcich prípadoch:

1. pruhová subtrakcia: nie všetky priebežné jazdné pruhy pokračujú cez križovátku (aj v priamom smere, t. j. niektorý z priebežných jazdných pruhov sa mení na odbočovací,
2. križovátka bez pokračovania v priamom smere:
 - a) v úseku sú viac ako 2 jazdné pruhy,
 - b) v úseku sú 2 jazdné pruhy, pričom odbočenie do jedného zo smerov jazdy je možné z oboch jazdných pruhov

Značka neslúži ako náhrada bývalej značky C 25 a nesmie sa používať spôsobom, akým sa bývalá značka C 25 používala – také použitie je v rozpore s jej významom podľa platnej legislatívy²²⁰ a medzinárodných zmlúv, ako aj v rozpore so zásadou nevyhnutnosti a zásadou jednoduchosti.²²¹

Značka neinformuje o radení do jazdných pruhov v križovátke ale o včasnom zaradení sa do (ešte priebežných) jazdných pruhov v dostatočnej vzdialenosti ešte pred križovatkou.

Na značke sa preto nevyznačujú radiace pruhy v križovátke, ale priebežné jazdné pruhy v mieste, kde je značka umiestnená.

Značka sa umiestňuje vo vzdialenosti pred rozvinutím manévrovacích pruhov (kde manévrovacie pruhy nie sú, pred miestom, kde by sa inak takéto pruhy rozvinuli):

- v obci: 150 – 250 m,
- mimo obce: 200 – 350 m.

Značka sa používa len vtedy, ak príslušná informácia nevyplýva z pruhovo orientovaných smerových značiek umiestnených nad vozovkou. Na diaľnici je preto nadbytočná; spravidla aj na iných cestách mimo obce.

²²⁰ [Z19] Príloha č. 4, časť VI, bod 7.

²²¹ Na drvivej väčšine križovatiek je informovanie o radení do radiacích pruhov (ako sa to robilo s C 25) celkom zbytočné. Ak sa vodič správa podľa všeobecných pravidiel cestnej premávky, prejde korektné križovatkou aj bez tejto značky, dokonca aj bez pozerania sa na smerové šípky na vozovke. Ak totiž chce pokračovať priamo, zostáva v priebežnom pruhu, v ktorom bol pred križovatkou. Ak chce odbočovať vpravo, zaradí sa pred križovatkou do pravého jazdného pruhu a potom sa radí do pruhu najbližšieho k pravému okraju vozovky a analogicky postupuje pri odbočovaní vľavo. Čo skutočne vodič potrebuje je, aby v prípade neštandardnej križovatky (napr. so subtrakciou, pozri body vyššie) dostal včas – nie až v mieste rozvinutia manévrovacích pruhov, ale dostatočne skôr – informáciu o tom, do ktorého z priebežných jazdných pruhov sa má zaradiť podľa svojho smeru jazdy (napr. že ak chce ísť rovno, má použiť len ľavý alebo stredný pruh a neostávať v pravom pruhu, lebo ten sa zmení na pravý odbočovací). Problémom doterajšieho používania je – okrem zbytočnosti – fakt, že v dôsledku toho, že veľká modrá tabuľa so šípkami je pred každou križovatkou a zároveň nemá žiadnu informačnú hodnotu, tak ju vodiči jednoducho prehliadajú a ignorujú ako vizuálny spam. Lenže potom ľahko prehliadnu aj tú, ktorá je v danom prípade naozaj potrebná, napr. z dôvodu subtrakcie. A samozrejme, ak ju aj neprehliadnu, je umiestnená príliš neskoro na včasné preradenie sa.

3.10 Dodatkové tabuľky

3.10.1 Spoločné ustanovenia

3.10.1.1 Obsah dodatkových tabuliek

Na dodatkových tabuľkách sa používajú symboly namiesto textu všade, kde je to možné. Smú sa však používať len symboly v rozsahu a spôsobom ustanoveným v platných TP a VL.

3.10.1.2 Texty na dodatkových tabuľkách

Na dodatkovej tabuľke možno vyznačiť text v najviac 4 riadkoch, v prípade dodatkovej tabuľky k značke regulujúcej statickú premávku (číselný rozsah 270 - 279) a k Z 319 Pešia zóna možno vyznačiť text v najviac 6 riadkoch.

Ak sa na jednom stĺpiku nachádza viac dodatkových tabuliek (bez ohľadu na to, či sú umiestnené pod tou istou značkou alebo pod rôznymi značkami), môže sa na nich vyznačiť spolu najviac 6 riadkov textu; v prípade, že aspoň jedna z týchto dodatkových tabuliek je umiestnená pod značkou regulujúcej statickú premávku alebo pod Z 319 Pešia zóna, môže sa na nich vyznačiť spolu najviac 10 riadkov textu.

3.10.1.3 Vymedzovanie platnosti značky dodatkovými tabuľkami

Dodatkovými tabuľkami Z 505 až 508 možno obmedziť platnosť značiek na určitý čas, na určitých účastníkov alebo na vozidlá s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou určitý údaj, príp. určitých účastníkov vyňať z platnosti značiek.

Platnosť niektorých značiek možno tiež modifikovať ďalšími dodatkovými tabuľkami, napr. Z 515 Voľno, Z 520 Tranzit atď. Spoločne možno umiestniť viac takýchto dodatkových tabuliek pri dodržaní obmedzení podľa 3.6.1, pričom sa umiestňujú v nasledujúcom poradí zhora nadol:

- Z 505 Časové obmedzenie,
- Z 506 Platí pre,
- Z 508 Hmotnosť,
- Z 520 Tranzit,
- Z 507 Neplatí pre,
- Z 515 Voľno.

Spoločne nemožno umiestniť viac dodatkových tabuliek Z 506 Platí pre – ak je potrebné vyznačiť viac účastníkov, musia sa vyznačiť na jednej dodatkovej tabuľke Z 506 (pozri 3.10.1.4). Spoločne tiež nemožno umiestniť dodatkové tabuľky Z 507 Neplatí pre a Z 515 Voľno.

3.10.1.4 Dodatkové tabuľky vyznačujúce viacero účastníkov (Z 506, Z 507, Z 515)

Na dodatkových tabuľkách Z 506 Platí pre, Z 507 Neplatí pre a Z 515 Voľno možno vyznačiť viac symbolov alebo textov vymedzujúcich účastníkov cestnej premávky, na ktorých sa daná dodatková tabuľka vzťahuje.

V prípade dodatkovej tabuľky Z 506 je vyznačenie viacerých účastníkov cestnej premávky na jednej dodatkovej tabuľke namiesto na viacerých dodatkových tabuľkách nevyhnutnosť: ak by sa každý účastník vyznačil na samostatnej dodatkovej tabuľke, značka ako celok by efektívne neplatila pre nikoho. Dôvod je ten, že význam jednotlivých dodatkových tabuliek sa aplikuje spoločne a teda ak obmedzujú platnosť značky, pod ktorou sú umiestnené, tak v kombinácii, ktorá je prienikom významov jednotlivých dodatkových tabuliek.²²²

V prípade dodatkových tabuliek Z 507 a Z 515 uvedený problém nehrozí, odporúča sa však aj v týchto prípadoch vyznačovať viacero účastníkov cestnej premávky na spoločnej dodatkovej tabuľke z dôvodov lepšej prehľadnosti a menších celkových rozmerov.²²³

²²² Ak je zamýšľaným účelom obmedziť platnosť značky napríklad na osobné vozidlá s prívesom a nákladné vozidlá, pričom by sa použili dve samostatné dodatkové tabuľky Z 506, tak vo výsledku by značka platila pre vozidlá, ktoré sú a) osobnými vozidlami s prívesom a b) súčasne nákladnými vozidlami – teda pre nijaké, keďže také vozidlo z princípu neexistuje. Pri umiestnení oboch symbolov na jednu dodatkovú tabuľku platí v zmysle [Z19] takáto značka pre všetkých vyznačených účastníkov, teda v uvedenom prípade pre osobné vozidlá s prívesom aj pre nákladné vozidlá.

²²³ Ak je zamýšľaným účelom vyňať z platnosti značky osobné vozidlá s prívesom a nákladné vozidlá, pričom by sa použili dve samostatné dodatkové tabuľky Z 507, tak vo výsledku by značka neplatila pre osobné vozidlá a súčasne by neplatila pre nákladné vozidlá – čo je presne to, čo bolo účelom. Vyznačením oboch symbolov na jednej dodatkovej tabuľke sa však dosiahne lepšia čitateľnosť a menšie celkové rozmery (výška jednej dodatkovej tabuľky 600 mm namiesto dvoch tabuliek po 450 mm).

Na dodatkové tabuľky Z 506, Z 507 a Z 515 sa viacero vyznačených účastníkov cestnej premávky vyobrazuje nad sebou. Vyobrazenie najčastejšie použitých kombinácií uvádza [T7].

3.10.1.5 Kombinované dodatkové tabuľky

Podľa platnej legislatívy možno platnosť dodatkovej tabuľky obmedziť na určitý čas, určitého účastníka cestnej premávky alebo na vozidlá s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou určitý údaj vyznačením týchto údajov na dodatkovej tabuľke.

Uvedené obmedzenia platnosti je síce možné ustanoviť dodatkovými tabuľkami 505 až 508, zásadný rozdiel však spočíva v tom, že pri uvedení obmedzenia priamo na niektorej dodatkovej tabuľke sa obmedzuje platnosť dodatkovej tabuľky a nie platnosť výstražnej, regulačnej alebo informačnej značky, pod ktorou je umiestnená.²²⁴ Takéto vyznačovanie má uplatnenie predovšetkým pri značkách pre statickú premávku, kde je potrebné vyznačiť často krát pomerne komplikované obmedzenia platnosti.²²⁵

Kombinované dodatkové tabuľky sa tvoria tak, že sa na príslušnej dodatkovej tabuľke pod jej primárnym obsahom vyobrazí obsah dodatkovej tabuľky Z 505 (na vyznačenie časového obmedzenia), Z 506 alebo Z 507 (na vyznačenie účastníka cestnej premávky, pre ktorého dodatková tabuľka platí alebo naopak neplatí) alebo Z 508 (na vyznačenie celkovej hmotnosti vozidiel, pre ktoré dodatková tabuľka platí).

Možno tiež pripojiť viacero takýchto obmedzení platnosti na jednej dodatkovej tabuľke, neodporúčajú sa však viac ako dve. Poradie uvádzania týchto obmedzení sa riadi rovnakými pravidlami ako poradie príslušných dodatkových tabuliek Z 505 až 508 podľa 3.10.1.3.

3.10.2 Všeobecné dodatkové tabuľky (číselný rozsah 500 až 509)

3.10.2.1 Vzdialenosť (Z 501), Dĺžka úseku (Z 502), Smerová šípka (Z 503) a Smer platnosti (Z 504)

Dodatkové tabuľky Z 501 Vzdialenosť a Z 503 Smerová šípka menia význam nad nimi umiestnených značiek na predbežné. Pri kombinácii s inými dodatkovými tabuľkami sa musia nachádzať najnižšie.

Ako najnižšie pri kombinácii s inými dodatkovými tabuľkami sa umiestňujú aj dodatkové tabuľky Z 502 Dĺžka úseku a Z 504 Smer platnosti.

Vzájomná kombinácia dodatkových tabuliek Z 501 až 504 je neprípustná.

Hodnoty vzdialenosti a dĺžky úseku (L) sa uvádzajú zaokrúhlené nasledovne:

- $L \leq 30$ m: na celý násobok 5 m,
- $30 < L \leq 100$ m: na celý násobok 10 m,
- $100 < L \leq 300$ m: na celý násobok 50 m,
- $300 < L \leq 1000$ m: na celý násobok 100 m,
- $1000 < L \leq 3000$ m: na celý násobok 500 m (príp. celý násobok 0,5 km),
- $L > 3000$ m: na celé kilometre.

²²⁴ Ak je napr. pod značkou Zákaz stáťia umiestnená dodatková tabuľka 507 „okrem zásobovania“ a súčasne dodatková tabuľka 505 „pracovné dni 8 – 10 h“, tak to znamená, že na danom mieste platí zákaz stáťia len v pracovných dňoch vo vyznačenom čase, pričom tento zákaz sa nevzťahuje na zásobovanie. Mimo vyznačeného času na danom mieste stáťie zakázané nie je. Ak je naopak pod značkou Zákaz stáťia umiestnená dodatková tabuľka 507 „okrem zásobovania“, na ktorej je priamo vyznačené časové obmedzenie „pracovné dni 8 – 10 h“, tak to znamená, že na danom mieste platí zákaz stáťia nepretržite, pričom tento zákaz sa nevzťahuje na zásobovanie len vo vyznačenom čase. Mimo vyznačeného času na danom mieste nesmie stáť nikto, ani zásobovanie. To sú dve rozličné úpravy a závisí od zamýšľaného účelu miestnej úpravy cestnej premávky, ktorá z týchto dvoch verzií značenia sa použije.

²²⁵ Vyznačením obmedzenia na dodatkovej tabuľke možno súčasne použiť dodatkové tabuľky rozlične upravujúce platnosť (najmä regulačnej) značky v rôznych časoch, či pre rôznych účastníkov. Napríklad pod značku Parkovanie je možné umiestniť dve dodatkové tabuľky, pričom jedna z nich je 533 Platené parkovanie s vyznačením časového obmedzenia napr. 8-16 h a druhá z nich 506 „rezidenti“ s vyznačením časového obmedzenia napr. 16-8 h. Takáto kombinácia hovorí, že v čase od 8-16 h môže na danom mieste parkovať ktokoľvek, avšak parkovanie je platené a v čase 16-8 h môžu na danom mieste parkovať len držiteľia oprávnenia na parkovanie (definícia pojmu „rezident“ podľa [Z19]) a to bezplatne. Možno tiež vytvoriť komplexnejšie schémy, pozri napríklad jeden zo vzorov spoločnej podkladovej dosky v 3.2.4.4.



Obrázok 39: Umiestnenie dodatkových tabuliek Z 501 až Z 504 v zostave značiek

3.10.2.2 Časové obmedzenie (Z 505)

Dodatková tabuľka sa smie použiť za účelom časového obmedzenia platnosti výlučne s nasledujúcimi značkami:

- Z 224 Vyhradený pruh pre verejnú dopravu,
- Z 231 Zákaz vjazdu pre všetky vozidlá,
- Z 232 Zákaz vjazdu pre všetky motorové vozidlá,
- Z 233 Zákaz vjazdu (vstupu) pre,
- Z 234 Zákaz vjazdu pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci,
- Z 248 Nízkoemisná zóna,
- Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť,
- Z 254 Zákaz predchádzania,
- Z 255 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá,
- Z 268 Zóna najvyššej dovolenej rýchlosti,
- Z 270 Zákaz zastavenia,
- Z 271 Zákaz státiť,
- Z 272 Parkovanie,
- Z 273 Parkovanie na chodníku,
- Z 275 Zóna zákazu státiť,
- Z 277 Parkovacia zóna.

S inými značkami sa Z 505 Časové obmedzenie nesmie používať.

Časové obmedzenie musí mať periodickú formu, napr. formou uvedenia časového rozsahu (rozsahov) alebo dní v týždni alebo charakteru dní, v ktorých značka nad ňou umiestnená platí, resp. formou kombinácie dní a časového rozsahu.

Dni v týždni sa uvádzajú dvojnakovými skratkami Po, Ut, St, Št, Pi, So, Ne. Druh dňa sa uvádza textovo (pracovné dni, sviatky); v prípade kombinácie so značkou regulujúcou statickú premávku sa namiesto toho smie použiť symbol podľa [Z19].

V spojitosti s dočasnou značkou je prípustné jednorazové vymedzenie platnosti rozsahom dátumov, prípadne aj v spojení s časom za predpokladu, že trvanie platnosti nepresiahne 1 kalendárny mesiac. Takáto zostava značiek sa musí odstrániť bezodkladne po skončení ich platnosti.

V spojitosti s dočasnou značkou je tiež prípustné jednorazové vymedzenie začiatku platnosti dátumom, prípadne aj časom, pričom dodatková tabuľka sa musí odstrániť bezodkladne po začiatku platnosti.

Symbolika zo Z 505 sa smie tiež použiť na časové obmedzenie platnosti dodatkovej tabuľky za predpokladu, že ide o dodatkovú tabuľku k vyššie uvedeným značkám.

3.10.2.3 Platí pre (Z 506), Neplatí pre (Z 507)

Dodatkovými tabuľkami sa obmedzuje platnosť regulačných značiek len na určitých účastníkoch cestnej premávky (Z 506) alebo sa naopak niektorí účastníci cestnej premávky z platnosti regulačných značiek vylučujú (Z 507).

Dodatkové tabuľky Z 506 a Z 507 sa nesmú kombinovať so zónovými značkami: zóna musí byť platiť pre všetkých účastníkov (s možnými úpravami platnosti inými dodatkovými tabuľkami, napr. Z 515 Voľno) alebo nesmie existovať vôbec (napr. časové obmedzenie – Z 505). Situácia, kedy zóna pre niektorých účastníkov cestnej premávky existuje a pre niektorých neexistuje, vytvára nejednoznačný výklad pravidiel cestnej premávky.

Symbolikou dodatkových tabuliek Z 506 a Z 507 možno obmedziť tiež platnosť inej dodatkovej tabuľky, pozri 3.10.1.5.

Účastníci sa na dodatkovej tabuľke vymedzujú buď symbolom podľa [Z19], Príloha č. 1, Časť A alebo textovým vymedzením, príp. ich kombináciou. Textové vymedzenie musí byť stručné a jednoznačné, pričom sa musia prednostne používať vzory podľa [T7], kde je to aplikovateľné.

Na dodatkovej tabuľke možno uviesť viac účastníkov, pozri 3.10.1.4.

Dodatková tabuľka Z 507 vždy obsahuje nápis „okrem“ v hornej časti tabuľky, alternatívne v ľavej časti, ak je to vzhľadom na daný grafický symbol vhodné (napr. symbol chodca). Použitie iných textov ako napr. „neplatí pre“ je neprípustné.

3.10.2.4 Hmotnosť (Z 508)

Dodatková tabuľka sa vzťahuje k celkovej hmotnosti (najvyššej prípustnej), nie k okamžitej hmotnosti.²²⁶ S ohľadom na to sa používajú len hodnoty 2,8 t, 3,5 t, 7,5 t a 12 t. Hodnota 2,8 t sa používa len v kombinácii so Z 273 Parkovanie na chodníku.

Dodatková tabuľka Z 508 sa nesie kombinovať so zónovými značkami, a to z rovnakých dôvodov ako Z 506 a Z 507 (pozri 3.10.2.3).

3.10.2.5 Spresňujúce informácie (Z 509)

Dodatková tabuľka Z 509 Spresňujúce informácie má čisto informačný charakter.²²⁷ Na tabuľke nemožno vyznačiť žiadny regulačný obsah, ani obsah, ktorý by mohol vzbudzovať dojem, že je regulačný a súčasne značka nesmie byť svojim obsahom zameniteľná s inou dodatkovou tabuľkou.

Na Z 509 možno vyznačiť v zásade ľubovoľný obsah, ktorý spĺňa podmienku informácie o povahe alebo charakteristikách nebezpečenstva, regulácie alebo informácie vyznačenej na značke, pod ktorou je dodatková tabuľka umiestnená, tabuľka sa však smie používať iba v rozsahu, ktorý je nevyhnutný pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky²²⁸ a jej obsah musí účastníkom cestnej premávky poskytovať pridanú informačnú hodnotu.

Obsah tabuľky musí byť ľahko zrozumiteľný, jednoznačný a čo najkratší; nesmú sa používať skratky, kódy, evidenčné čísla vozidiel, čísla preukazov a obdobné identifikátory, ktoré pre drvivú väčšinu účastníkov cestnej premávky neprinášajú žiadnu pridanú informačnú hodnotu.

3.10.3 Špecifické dodatkové tabuľky (číselný rozsah 510 až 599)

3.10.3.1 Priebeh hlavnej cesty (Z 510)

Dodatková tabuľka sa používa len v kombinácii so Z 201 Daj prednosť v jazde!, Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! a Z 302 Hlavná cesta. Zásadne sa nesmie použiť so Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde,²²⁹ pozri tiež 2.4.9.

Dodatková tabuľka Z 510 sa smie použiť výlučne tam, kde hlavná cesta vedie cez križovatku v odbočujúcom smere („zalomená prednosť“).²²⁹

Táto dodatková tabuľka neslúži na vyznačenie tvaru križovatky, ale na zmenu úpravy prednosti v jazde.²³⁰ Vzhľadom na to sa jednotlivé ramená vyznačujú výlučne v 90° ružici podľa jednotlivých vzorových listov [T7], nie v skutočnom geometrickom tvare. Vo výnimočných prípadoch atypickej geometrie križovatky, kedy ramená v 90° ružici nemusia byť jednoznačné, sa smú vyznačiť ramená aj v 45° ružici, avšak len v nevyhnutnom rozsahu.

²²⁶ [Z19] Príloha č. 5, časť I, bod 9

²²⁷ [Z19] Príloha č. 5, časť I, bod 10 – dodatková tabuľka len informuje o povahe alebo charakteristikách nebezpečenstva, regulácie alebo informácie vyznačenej na značke, pod ktorou je umiestnená.

²²⁸ [Z5] § 61 ods. 1

²²⁹ [Z19] Príloha č. 5, časť II, bod 1

²³⁰ Táto právna úprava dodatkovej tabuľky Z 510 vyplýva z medzinárodnej zmluvy [Z20], ktorou je Slovenská republika viazaná. Okrem toho geometrický tvar križovatky vodič v danom mieste tak ako tak priamo vidí, takže jeho vyznačovanie na dopravných značkách nie je nevyhnutné pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a je teda v rozpore s [Z5] § 61 ods. 1.

3.10.3.2 Vzdialenosť k povinnému zastaveniu (Z 511)

Dodatková tabuľka sa používa len pod Z 201 Daj prednosť v jazde!, s ktorou tvorí predbežnú značku k Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! Pozri 3.8.1.1.

3.10.3.3 Priečna jazda električky (Z 512)

Dodatková tabuľka sa používa len pod Z 201 Daj prednosť v jazde! a Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! tam, kde je potrebné priradiť električke prednosť v jazde a nie je to možné to ustanoviť iným spôsobom.

3.10.3.4 Priečna jazda cyklistov (Z 513)

Pod Z 201 Daj prednosť v jazde! a Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! sa dodatková tabuľka používa v križovatke, kde po ceste s prednosťou v jazde alebo súbežne s ňou vedie obojsmerná, resp. protismerná cyklistická infraštruktúra; pozri 2.8.2.4

Pod Z 321 Jednosmerná cesta vo variantoch „tu vľavo“ a „tu vpravo“ (pozri 3.9.2.8) sa dodatková tabuľka povinne umiestňuje v prípade jednosmernej cesty, v ktorej je povolená obojsmerná jazda cyklistov. V protismere takejto jednosmernej cesty musí byť umiestnená Z 230 Zákaz vjazdu s dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre, so symbolom bicykla.

S ostatnými značkami sa dodatková tabuľka Z 513 nesmie kombinovať.

3.10.3.5 Obojsmerná jazda cyklistov (Z 514)

Dodatková tabuľka sa používa len so Z 321 Jednosmerná cesta vo variante „priamo“ (pozri 3.9.2.8), v ktorej je povolená obojsmerná jazda cyklistov – takéto použitie je povinné. V protismere takejto jednosmernej cesty musí byť umiestnená Z 230 Zákaz vjazdu s dodatkovou tabuľkou Z 507 Neplatí pre, so symbolom bicykla.

3.10.3.6 Voľno (Z 515)

Dodatková tabuľka povoľuje vjazd vyznačeným účastníkom cestnej premávky na špeciálnu cestičku alebo pruh, na bicyklovú cestu alebo do pešej zóny. Na povolenie vjazdu do týchto priestorov sa nesmie používať Z 507 Neplatí pre, nakoľko by tým pre daného účastníka zároveň neplatili osobitné pravidlá platné v danom priestore (ako napr. najvyššia dovolená rýchlosť, povinnosť dať prednosť niektorým účastníkom a pod.), zároveň by takéto značenie vytváralo nejednoznačný výklad.

Dodatková tabuľka sa používa výlučne s nasledujúcimi značkami:

- Z 220 Cestička pre chodcov,
- Z 221 Cyklistická komunikácia,
- Z 222 Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov,
- Z 223 Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov,
- Z 317 Pešia zóna,
- Z 323 Bicyklová cesta.

Účastníci cestnej premávky sa na Z 515 vymedzujú rovnakým spôsobom ako na Z 506 Platí pre a Z 507 Neplatí pre (pozri 3.10.2.3). Dodatková tabuľka Z 515 vždy obsahuje nápis „voľno“ v dolnej časti tabuľky, alternatívne v pravej časti, ak je to vzhľadom na daný grafický symbol vhodné (napr. symbol chodca). Použitie iných textov ako napr. „vjazd povolený“ je neprípustné.

3.10.3.7 Tranzit (Z 520)

Dodatková tabuľka sa používa len so značkami Z 231 až Z 233. Pozri 3.8.2.14 a 3.8.2.15.

3.10.3.8 Kategória tunela (Z 521)

Dodatková tabuľka sa kombinuje len so Z 234 Zákaz vjazdu pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci, ktorá zakazuje týmto vozidlám vjazd do tunela.

Na dodatkovej tabuľke sa vyznačuje kategória tunela podľa [Z23] písmenom B, C, D alebo E. V prípade tunelov kategórie F sa dodatková tabuľka Z 521 nepoužíva. V prípade tunelov kategórie A sa nepoužíva Z 234 Zákaz vjazdu pre vozidlá prepravujúce nebezpečné veci.

3.10.3.9 Jediné vozidlo (Z 522)

Dodatková tabuľka sa používa len spolu so Z 240, ak vyznačuje hmotnosť a so Z 244, ak vyznačuje dĺžku. Hodnoty sa vyznačujú v celých tonách, resp. v celých metroch.

Ak dodatková tabuľka vyznačuje hmotnosť, smie sa uviesť najviac hodnota zodpovedajúca normálnej zaťažiteľnosti zistenej podľa [T4] a zaokrúhlenej na celé tony nadol, pričom táto hodnota zároveň nesmie byť vyššia ako 44 t.²³¹ Nesmie sa uvádzať hodnota zodpovedajúca výhradnej alebo výnimočnej zaťažiteľnosti, nakoľko tieto hodnoty nie sú aplikovateľné na vozidlá bežne používané v cestnej premávke.²³²

Ak dodatková tabuľka vyznačuje dĺžku, smie sa uviesť najviac hodnota 22 m.²³³

Ak sa so Z 240, resp. Z 244 použije dodatková tabuľka Z 522, musí sa zároveň zabezpečiť riadenie vjazdu do takto označeného úseku prostredníctvom svetelných signálov aktivovaných na dopyt vodiča vozidla, ktorý nespĺňa obmedzenia ustanovené na Z 240, resp. Z 244, ale spĺňa obmedzenia dané dodatkovou tabuľkou Z 522, ktorá je pod takouto značkou umiestnená. Ak toto nie je možné, musí sa poskytnúť iný technický spôsob zaručujúci, že vodič daného vozidla dokáže zabezpečiť legislatívnu požiadavku, aby na daný úsek nevošlo súčasne zo žiadneho smeru iné vozidlo.

3.10.3.10 Predchádzanie zvláštnych vozidiel (Z 525)

Dodatková tabuľka sa používa výlučne so Z 254 Zákaz predchádzania na úsekoch, kde často jazdia poľnohospodárske, lesohospodárske a obdobné zvláštne vozidlá, ktorých predchádzanie na danom úseku nepredstavuje pri nízkej rýchlosti týchto vozidiel osobitné riziko.

3.10.3.11 Rozšírenie zákazu predchádzania (Z 526)

Dodatková tabuľka sa používa výlučne so Z 255 Zákaz predchádzania pre nákladné vozidlá na úsekoch diaľnic a obdobných ciest, kde aj predchádzanie autobusmi alebo vozidlami s prívesom predstavuje riziko pre bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky.

3.10.3.12 Emisná trieda (Z 527)

Dodatková tabuľka sa používa výlučne so Z 248 Emisná zóna a Z 249 Koniec emisnej zóny.²³⁴ Na značke sa uvádza najhoršia emisná triedu, ktorá je v danej zóne prípustná, formou zobrazenia symbolu emisnej plakety v príslušnej farbe.

Vzhľadom na to, že farby emisných plaket sú odlišné od farieb používaných na dopravných značkách, platí pre túto značku výnimka z farebnosti a pre odchýlne farby sa nepožaduje (nedá sa požadovať) dodržanie kolorimetrických parametrov podľa STN EN 12899-1 (pozri tiež [T7], čl. 3.2.1).

3.10.3.13 Obmedzenie parkovania na krajnici (Z 530)

Dodatková tabuľka sa používa spolu so Z 270 Zákaz zastavenia alebo Z 271 Zákaz stáť tam, kde je krajnica dostatočne široká na to, aby sa dalo zastaviť alebo stáť bez toho, aby vozidlo zasahovalo do vozovky a súčasne je zastavenie alebo stáť na danom mieste na krajnici nežiaduce s ohľadom na bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky. Pozri tiež 2.13.5.1.

3.10.3.14 Vyhradené parkovanie (Z 531)

Dodatková tabuľka sa smie používať len so Z 270 Zákaz zastavenia na vyznačenie parkovacieho miesta vyhradeného pre konkrétneho účastníka alebo účastníkov cestnej premávky²³⁵ (typicky nájomcu parkovacieho miesta). Zároveň sa nesmie kombinovať so žiadnou ďalšou dodatkovou tabuľkou s výnimkou Z 505 Časové obmedzenie.

²³¹ 44 t je maximálna prípustná hmotnosť jazdnej súpravy podľa [Z18]. Akékoľvek ťažšie vozidlá, resp. jazdné súpravy, smú po ceste jazdiť len na základe povolenia na zvláštne užívanie, pričom musia používať zvláštne výstražné svetlá oranžovej farby a preto sa na tieto vozidlá nevzťahujú (okrem iného) regulácie vyplývajúce zo Z 240.

²³² Ide o zvláštne vozidlá tried 900/150 (výhradná zaťažiteľnosť) a 3000/240 (výnimočná zaťažiteľnosť) určené špeciálne na nadmerné a nadrozmerne dopravy. Jazda takýchto vozidiel podlieha povoleniu na zvláštne užívanie a vozidlá sa pri jazde neradia dopravnými značkami Z 240 až Z 244.

²³³ 22 m je maximálna prípustná dĺžka jazdnej súpravy podľa [Z18]. Akékoľvek dlhšie vozidlá, resp. jazdné súpravy, smú po ceste jazdiť len na základe povolenia na zvláštne užívanie, pričom musia používať zvláštne výstražné svetlá oranžovej farby a preto sa na tieto vozidlá nevzťahujú (okrem iného) regulácie vyplývajúce zo Z 244.

²³⁴ Z 249 Koniec nízkoemisnej zóny je výnimočný prípad, kedy sa na konci zóny opakuje dodatková tabuľka, čo s ostatnými zónovými značkami nie je prípustné. Táto výnimka súvisí s tým, že nízkoemisné zóny sa smú vzájomne vnárať, na rozdiel od iných zón.

²³⁵ [Z19] Príloha č. 5, časť II. bod 14

Týmto spôsobom teda nemožno označovať parkovacie miesta, na ktorých je parkovanie obmedzené len pre určitú všeobecne vymedzenú skupinu účastníkov cestnej premávky (na základe určitých znakov – napr. pre zásobovanie, rezidentov, klientov určitého úradu, vodičov elektromobilov za účelom dobývania atď.).

Bližšie ustanovenia k vyhradeným a obmedzeným parkovacím miestam uvádza 2.13.1.

3.10.3.15 Časovo obmedzené parkovanie (Z 532)

Symbol parkovacieho kotúča sa na Z 532 vyznačuje iba v prípade, ak vodič musí časové trvanie parkovania preukázať použitím parkovacieho kotúča. V opačnom prípade sa vyznačuje len samotná najdlhšia prípustná doba parkovania.

Doba parkovania sa vyznačuje v celých hodinách, najviac však 4 hodiny; okrem toho je prípustné vyznačiť dobu v trvaní 5, 10, 15, 20 alebo 30 minút.

Doby kratšie ako 1 hodina sa nesmú kombinovať s povinnosťou použiť parkovací kotúč.

Časovo obmedzené parkovanie bez parkovacieho kotúča sa nemá ustanovovať tam, kde nie je možné zabezpečiť kontrolu dodržiavania takejto povinnosti; odporúča sa zabezpečiť túto kontrolu pokiaľ možno automatizovanými prostriedkami (napr. kamerový dohľad s rozpoznávaním evidenčných čísel a automatickým zistením doby státia).

Tam, kde sa vyžaduje použitie parkovacieho kotúča, sa má zabezpečiť príležitosť jeho zakúpenia vodičmi v primeranej vzdialenosti od parkovacích miest. Povinnosť použitia parkovacieho kotúča sa odporúča aplikovať najmä pri zónovej úprave (Parkovacia zóna).

3.10.3.16 Platené parkovanie (Z 533)

Na dodatkovej tabuľke sa nesmú uvádzať žiadne ďalšie informácie, ako napr. cena parkovania. Tým nie je dotknutá možnosť vyznačenia obmedzenia platnosti dodatkovej tabuľky.²³⁶

Ak je na verejne dostupnej komunikácii (teda nie tam, kde sa vchádza cez kontrolovaný vjazd, napr. v parkovacej garáži) touto dodatkovou tabuľkou ustanovená povinnosť úhrady za parkovanie, musia sa v blízkosti parkovacích miest umiestniť informačné tabule obsahujúce základné informácie o úhrade parkovného, a to tak, aby aspoň jedna informačná tabuľa bola rozoznateľná vodičom z chodníka po vystúpení z vozidla. Informačné tabule sa neumiestnia tam, kde sú umiestnené parkovacie automaty a tieto spĺňajú vyššie uvedenú podmienku rozoznateľnosti; potrebné informácie sa v takom prípade uvedú na parkovacom automate. Informačné tabule sa taktiež nepoužijú tam, kde sa úhrada za parkovné vykonáva prostredníctvom parkovacích hodín pri jednotlivých parkovacích miestach.

Informačná tabuľa má obsahovať identifikáciu parkovacích miest, ku ktorým sa vzťahuje (napr. ulicu, číslo úseku a pod.), identifikáciu prevádzkovateľa a aspoň základné (najbežnejšie) sadzby parkovného. Ďalšie informácie možno uviesť odkazom na webovú stránku; odporúča sa vyznačenie QR kódu tejto stránky.

Ak sa parkovacie miesta nachádzajú v bezprostrednej blízkosti hranice medzi oblasťami s rôznymi podmienkami úhrady parkovného a hrozí riziko zámieny, umiestnia sa približne na tejto hranici informačné tabule pre obe oblasti tak, aby bolo nepochybné zrejme, ku ktorým parkovacím miestam sa ktorá z týchto tabúl vzťahuje.

Informačná tabuľa uvádzajúca podmienky úhrady za parkovné nie je dopravná značka a musí sa graficky vyhotoviť tak, aby nehrozilo riziko zámieny s dopravnou značkou.

²³⁶ [Z19] Príloha č. 5, bod 1, ods. 1

4 Vodorovné dopravné značky

4.1 Spoločné ustanovenia

4.1.1 Uvádzanie rozmerov

Ak nie je uvedené inak, rozmery VDZ v týchto TP sa uvádzajú v metroch.

4.1.2 Tolerancie pri vyznačovaní

Prípustné odchýlky rozmerov vodorovných dopravných značiek a ich prvkov voči rozmerom stanoveným v týchto TP, príp. v iných relevantných technických predpisoch rezortu určuje [T8], čl. 3.1.2.

4.1.3 Rozlíšenie parametrov podľa miesta vyznačenia

Tvary a rozmery vodorovných dopravných značiek, ako aj spôsob ich vyznačovania na povrchu vozovky alebo iného premávkového priestoru sa líšia podľa miesta, kde sa vyznačujú, pričom sa osobitne rozlišujú režimy dané významne odlišnými pravidlami cestnej premávky a najmä významne odlišnými rýchlosťami jazdy na týchto miestach:

- na diaľnici,
- mimo obce,
- v obci.

Diaľnicou sa rozumie úseku ciest v priestoroch vymedzených dopravnými značkami Z 309 Diaľnica a Z 310 Koniec diaľnice, na ktorých platia osobitné pravidlá o správaní sa na diaľnici.

Obcou sa rozumie úseku ciest v priestoroch vymedzených dopravnými značkami Z 305 Obec a Z 306 Koniec obce, na ktorých platia osobitné pravidlá o správaní sa v obci.

Úsek, ktorý je súčasne na diaľnici aj v obci, sa považuje za úsek na diaľnici a neuplatňuje sa na ňom režim „v obci“.

Pokiaľ sa v týchto TP uvádza „mimo diaľnice,“ myslí sa tým „mimo obce alebo v obci.“

V niektorých prípadoch sa uvádzajú špecifické tvary a rozmery vodorovných dopravných značiek pre cyklistickú infraštruktúru alebo pre upokojené premávkové priestory: tieto sa na daných miestach aplikujú bez ohľadu na to, či sa toto miesto nachádza v obci alebo mimo obce.

V nasledujúcich prípadoch sa úseky ciest posudzujú špecificky:

- na úseku mimo obce, na ktorom je najvyššia dovolená rýchlosť > 100 km/h, sa vodorovné značenie vyznačuje v tvaroch rozmeroch platných na diaľnici,
- na úseku v obci, na ktorom je najvyššia dovolená rýchlosť > 50 km/h, sa vodorovné značenie vyznačuje v tvaroch rozmeroch platných mimo obce,
- na úseku diaľnice, ktorý je výnimočne obojsmerný (napr. jednorúrovňový tunel) sa vodorovné dopravné značenie vyznačuje v tvaroch a rozmeroch platných mimo obce; v prípade obojsmerných vjazdových / výjazdových vetiev v úseku od začiatku / konca diaľnice až po miesto, kde sa vetva rozdeľuje na jednosmerné vetvy,
- na diaľničných odpočívadlách sa vodorovné dopravné značky používajú v režime „mimo obce,“ nie v režime „na diaľnici,“
- na diaľnici na území mestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie, sa vodorovné dopravné značky používajú v režime „mimo obce,“ nie v režime „na diaľnici,“
- dočasné vodorovné dopravné značky v priestore prác na ceste sa na diaľnici vyznačujú v tvaroch a rozmeroch platných mimo obce.

4.1.4 Farby

4.1.4.1 Základná farebnosť

Ak nie je ďalej uvedené inak, vyznačujú sa vodorovné dopravné značky v bielej farbe.

Ak sa výnimočne (pozri 2.12.3.4) vyznačuje okraj vozovky v upokojenom premávkovom priestore, smie sa vyznačiť aj inou farbou okrem modrej, pričom žltá farba sa smie použiť len ak ide o dočasnú značku podľa 4.1.4.2. Takéto vyznačenie je s výnimkou dočasných značiek žltej farby prípustné len ak je čiara zhotovená stavebnými prvkami, napr. farebne odlišenými dlažobnými kockami. Zároveň sa musí dodržať farebná jednotnosť takýchto čiar na dlhšom úseku. Ak vonkajšia okrajová čiara nadväzuje na vyšrafovaný priestor, musí sa vyznačiť bielou farbou.

4.1.4.2 Dočasné značky

Ak sa má dočasne zmeniť už existujúce vodorovné značenie, napríklad z dôvodu prác na ceste, a súčasne sa neodstraňujú trvalé vodorovné dopravné značky, vyznačia sa žltou farbou tie dočasné vodorovné dopravné značky, ktoré sú v konflikte s existujúcimi trvalými vodorovnými dopravnými značkami (spravidla najmä pozdĺžne čiary a smerové šípky).

Žltou farbou sa nevyznačujú také dočasné dopravné značky, ktoré dočasne dopĺňajú existujúce trvalé vodorovné dopravné značky bez toho, aby s nimi boli v konflikte.

Ak by súčasným použitím dočasných žltých a trvalých bielych vodorovných dopravných značiek vznikol nejasný alebo nejednoznačný výklad pravidiel cestnej premávky, nemožno dočasné značky vyznačiť žltou farbou. V takom prípade sa musia existujúce trvalé vodorovné značky dočasne odstrániť a dočasné vodorovné značky sa vyznačia bielou farbou.

4.1.4.3 Parkovacie miesta a parkovacie pruhy

Vodorovné dopravné značky vymedzujúce parkovacie miesta alebo parkovací pruh, kde státie podlieha spoplatneniu alebo kde je maximálna doba státia časovo obmedzená, sa smú mimo areálov s regulovaným vjazdom (napr. parkovacie garáže, platené parkoviská) vyznačiť modrou farbou.

Iné parkovacie miesta alebo parkovacie pruhy, napríklad rezidentské, vyhradené pre konkrétneho účastníka cestnej premávky, určené len pre vymedzený druh vozidiel atď. sa s výnimkou upokojených premávkových priestorov vyznačujú bielou farbou. To rovnako platí pre parkovacie miesta a parkovacie pruhy, na ktorých je státie povolené bez obmedzenia.

V upokojených premávkových priestoroch možno parkovacie miesta vyznačiť ľubovoľnou farbou; modrú farbu však možno použiť len ak ide o parkovacie miesto podľa prvého odseku a žltú farbu len ak ide o dočasnú značku podľa 4.1.4.2. Zároveň sa musí dodržať farebná jednotnosť na väčšom priestore (napr. farebne odlišené zóny hromadného parkoviska).

4.1.4.4 Vyobrazenia zvislých dopravných značiek

Vyobrazenia zvislých dopravných značiek vyobrazené na povrchu vozovky alebo iného priestoru môžu byť buď vo farebnom vyhotovení zodpovedajúcom zvislým dopravným značkám („plnofarebné vyhotovenie“) alebo len v bielej farbe. Z 201 Daj prednosť v jazde! sa na povrchu vozovky vyobrazuje výlučne v bielej farbe.

4.1.4.5 Podfarbenie

Medzera medzi čiarami dvojitej pozdĺžnej súvislej alebo prerušovanej čiary sa smie podfarbiť zelenou neretreflexnou farbou za podmienok uvedených v 4.2.2.10 a 4.2.2.11.

Priestory pre chodcov, najmä pre osoby so zdravotným postihnutím (napr. manipulačný priestor medzi parkovacími miestami), sa smú na parkoviskách a iných rozľahlých premávkových plochách podfarbiť modrou farbou. Na iných cestách takto možno podfarbiť krajnice, kde sa pohybuje väčšie množstvo chodcov. Nesmú sa podfarbovať priechody pre chodcov a všeobecne je potrebné sa vyhnúť podfarbeniu plôch, na ktorých sú vyznačené vodorovné značky.

Cyklistická infraštruktúra, najmä miesta vyžadujúce zvýšenú pozornosť účastníkov cestnej premávky, sa smie podfarbiť neretreflexnou červenou farbou. Podfarbenie sa však nesmie použiť:

- v kolíznom priestore v smere, v ktorom cyklista nemá prednosť v jazde,
- na priechode pre cyklistov s výnimkou priechodu, kde sú vodiči ostatných vozidiel povinní dať cyklistovi prednosť v jazde.

Podfarbenie sa smie nahradiť použitím vhodného stavebného materiálu danej farby, napr. červeného asfaltu. Pozri tiež [T8], čl. 4.2.5.

4.2 Pozdĺžne čiary

4.2.1 Systematika a forma

4.2.1.1 Systematika pozdĺžnych čiar (použitie)

Z hľadiska systematiky dopravného značenia sa pozdĺžne čiary delia nasledovne:

1. **okrajové čiary**²³⁷ vymedzujú okraj vozovky; ďalej sa delia nasledovne:
 - a) **vonkajšie okrajové čiary** vymedzujú vozovku voči premávkovému alebo nepremávkovému priestoru inému ako vozovka, napr. krajnici, parkovaciemu pruhu, vyšrafovanému priestoru a pod.,
 - b) **vnútorné okrajové čiary** vymedzujú v kolíznom priestore vozovku cesty s prednosťou v jazde voči vozovke cesty bez prednosti v jazde,
2. **pruhové čiary** oddeľujú dva všeobecné jazdné pruhy alebo dva špeciálne jazdné pruhy rovnakého druhu (napr. dva vyhradené pruhy pre verejnú dopravu); ďalej sa delia nasledovne:
 - a) **stredové čiary** oddeľujú na obojsmernej vozovke dvojicu vzájomne protismerných pruhov, čím zároveň vymedzujú protismerné časti vozovky,
 - b) **vodiace čiary**²³⁷ oddeľujú dvojicu vzájomne neprotismerných pruhov, pričom ide o pruhy, ktoré sú buď oba priebežné alebo oba manévrovacie pre rovnaký smer jazdy,
 - c) **deliace čiary** oddeľujú dvojicu vzájomne neprotismerných pruhov, z ktorých jeden je priebežný a jeden manévrovací alebo ktoré sú oba manévrovacie pre rôzne smery jazdy alebo ktoré sú oba manévrovacie a jeden z nich zaniká,
 - d) **kyvadlové čiary** oddeľujú kyvadlový jazdný pruh od vedľajšieho jazdného pruhu,
3. **špeciálne čiary** oddeľujú špeciálny pruh od všeobecného jazdného pruhu alebo dva špeciálne pruhy rôznych druhov (napr. vyhradený pruh pre verejnú dopravu od cyklistického pruhu),
4. **ochranné čiary** vymedzujú šírku ochranného pruhu pre cyklistov v rámci jazdného pruhu.

Okrem vyššie uvedených čiar existujú ďalšie čiary, ktoré majú pozdĺžny charakter, napr. cyklistické stredové čiary, pomocné vodiace čiary v rozľahlých premávkových priestoroch, čiary oddeľujúce pruhy na oddelenej cestičke pre chodcov a cyklistov a pod. Tieto čiary z právneho hľadiska nie sú pozdĺžne čiary, ale tzv. iné čiary²³⁸ a bližšie ich špecifikuje 4.6.2.

4.2.1.2 Forma (význam)

Z hľadiska formy sa pozdĺžne čiary delia nasledovne:

- **súvislé čiary (Z 601),**
- **prerušované čiary (Z 602),**
- **pozdĺžne súvislé čiary doplnené prerušovanou čiarou (Z 603)** (ďalej len „jednostranné prerušované čiary“).

Súvislé a prerušované čiary (Z 601, 602) môžu byť jednoduché alebo dvojité.

²³⁷ V minulosti sa čiary vymedzujúce okraj vozovky označovali ako „vodiace čiary.“ To však nie je vhodné označenie, nakoľko takáto čiara nemá vodiacu funkciu. Taktiež v iných jazykoch sa vodiacou čiarou (guiding line, Leitlinie) myslí prerušovaná čiara oddeľujúca jazdné pruhy alebo iným spôsobom slúžiaca na vedenie premávky, zatiaľ čo čiara vymedzujúca okraj vozovky sa nazýva okrajovou čiarou (Border line, Randlinie, kantstreep atď.). Táto terminológia je daná v [Z20] a [Z22].

²³⁸ [Z19] § 10 ods. 5

4.2.2 Tvary a rozmery

4.2.2.1 Hrúbka

Pozdĺžne čiary sa vyznačujú v dvoch hrúbkach: tenké a hrubé. Ich hrúbky uvádza tabuľka 38.

Tabuľka 38: Hrúbky pozdĺžnych čiar (m)

Druh čiary	Na diaľnici	Mimo diaľnice	Na cyklistickej infraštruktúre †
tenká čiara	0,15	0,12	0,10
hrubá čiara	0,30	0,25	–

† Na rozhraní cyklistickej infraštruktúry s motoristickou platí stĺpec „Mimo diaľnice.“

V závislosti od druhu čiary sa hrúbka určuje nasledovne:

- vonkajšie okrajové čiary sa s výnimkou zvláštnych prípadov uvedených nižšie vyznačujú:
 - ako tenké, ak je šírka krajnice alebo obdobného priestoru²³⁹ $\leq 1,00$ m,
 - ako hrubé, ak je šírka krajnice alebo obdobného priestoru²³⁹ $> 1,00$ m,
 pričom tam, kde je šírka krajnice alebo obdobného priestoru variabilná, napr. pri rozvinutí odbočovacieho pruhu, sa ako referenčná hodnota použije najmenšia dosiahnutá šírka a na smerovo rozdelenej ceste so spevneným stredným deliacim pásom (t. j. kde krajnica vizuálne splyva so stredným deliacim pásom) sa ako šírka krajnice uvažuje vzdialenosť vozovky od zvodidla,
- vnútorné okrajové čiary, deliace čiary a špeciálne čiary sa vyznačujú ako hrubé,
- ostatné čiary sa vyznačujú ako tenké.

Zvláštne prípady hrúbok vonkajších okrajových čiar sú nasledovné:

- vonkajšiu okrajovú čiaru vymedzujúcu okraj vozovky na smerovo rozdelenej ceste so stredným deliacim pásom možno vyznačiť ako hrubú aj v prípade, ak je šírka krajnice na danej strane $\geq 0,50$ m a súčasne má krajnica na opačnej strane vozovky šírku $> 1,00$ m,
- vonkajšia okrajová čiara vymedzujúca okraj vozovky voči vyšrafovanému priestoru sa vyznačuje v hrúbke zhodnej s hrúbkou nadväzujúcej pozdĺžnej čiary; ak takáto čiara nenadväzuje na žiadnu pozdĺžnu čiaru, vyznačí sa ako tenká,
- ak sa výnimočne vyznačuje vonkajšia okrajová čiara na cyklistickom pruhu alebo ochrannom pruhu pre cyklistov, vyznačí sa ako tenká,
- ak sa vyznačuje parkovací pruh, smie sa okrajová čiara vyznačiť ako tenká za predpokladu, že s ohľadom na miestne pomery nehrozí riziko zámeny s pruhovou čiarou (napr. v upokojených premávkových priestoroch).

Dvojité súvislé čiary, dvojité prerušované čiary a jednostranné prerušované čiary sa vyznačujú ako tenké, a to aj v prípadoch, kde sa jednoduché súvislé alebo prerušované čiary vyznačujú ako hrubé.

Ak deliaca čiara oddeľuje jedinú dva pruhy v danom premávkovom smere, z ktorých jeden je určený pre jazdu smerom vľavo a druhý pre jazdu smerom vpravo, smie sa v semikolíznom priestore vyznačiť ako tenká namiesto hrubej. Toto ustanovenie platí len mimo diaľnice.

Dočasné čiary sa smú vyznačovať ako tenké aj v prípadoch, kedy sa požaduje hrubá čiara.

²³⁹ Napr. parkovací pruh (prísne vzaté, aj parkovací pruh je z hľadiska pravidiel cestnej premávky krajnicou).

4.2.2.2 Dĺžka ťahu prerušovaných čiar

Základná dĺžka ťahu prerušovanej čiary vrátane dvojitej a jednostrannej je:

- na diaľnici: 6,0 m,
- mimo obce, v bezkolíznom priestore: 4,0 m,
- mimo obce, v kolíznom a semikolíznom priestore: 3,0 m,
- v obci: 3,0 m,
- na cyklistickej infraštruktúre bez ohľadu vyššie uvedené delenie: 1,0 m.

V mieste, kde sa mení forma pozdĺžnej čiary (prerušovaná, súvislá, súvislá doplnená prerušovanou čiarou), resp. v začiatkových a koncových úsekoch pozdĺžnych a priečných čiar iných ako súvislých sa môžu dĺžky ťahov a dĺžky medzier zväčšiť alebo zmenšiť o 25 %, ak nie je pre konkrétne prípady ďalej uvedené inak. Takáto úprava sa musí vykonať tak, aby nehrozilo riziko zámenny s iným druhom čiary.

Prerušovaná čiara pred STOP čiarou má končiť na úrovni tejto STOP čiary ťahom, nie medzerou. Na dosiahnutie toho sa smie okrem úpravy dĺžok ťahov a medzier posledných dvoch ťahov v zmysle predchádzajúceho odseku tiež predĺžiť posledný ťah až o 100 %.

4.2.2.3 Minimálne dĺžky čiar

Súvislá čiara musí mať dĺžku zodpovedajúcu minimálne 3-násobku základnej dĺžky ťahu prerušovanej čiary (pozri 4.2.2.2), najmenej však 10 m. Ak tieto minimá nie je možné dosiahnuť, vyznačí sa prerušovaná čiara.

Dvojitá súvislá čiara musí mať dĺžku zodpovedajúcu minimálne 6-násobku základnej dĺžky ťahu prerušovanej čiary, najmenej však 20 m. Ak tieto minimá nie je možné dosiahnuť, vyznačí sa jednoduchá súvislá čiara a ak ani tú nie je možné vyznačiť, vyznačí sa prerušovaná čiara.

Prerušovaná čiara sa musí skladať z minimálne 2 ťahov a 3 medzier. Ak je úsek, na ktorom sa vyznačuje prerušovaná čiara natoľko krátky, že to nie je možné dosiahnuť pri dodržaní predpísaných dĺžok ťahov a medzier (typicky pri krátkom prerušení súvislej čiary), postupuje sa nasledovne:

- Dĺžky medzier sa rovnomerne skrátia, a to až do ≤ 50 % ich predpísanej dĺžky.
- Ak ani v takom prípade nie je možné vyznačiť 2 ťahy a 3 medzery, použije sa dĺžka ťahu a medzery 1,0 m.
- Ak ani to nepostačuje, nevyznačí sa na takomto krátkom úseku (< 5 m) pozdĺžna čiara.

4.2.2.4 Vzorkovanie prerušovaných čiar

Ustanovenia tohto článku sa vzťahujú aj na dvojité a jednostranné prerušované čiar.

Vzorkovaním prerušovaných čiar sa rozumie pomer medzi dĺžkou ťahu a dĺžkou medzery prerušovanej čiary. Vzorkovanie je nasledovné:

- vnútorné okrajové čiar a špeciálne čiar v kolíznom priestore v smere cesty s prednosťou v jazde sa vyznačujú so vzorkovaním 1 : 1, pričom dĺžka ťahu je polovičná oproti základnej dĺžke podľa 4.2.2.2,
- vonkajšie okrajové čiar sú spravidla súvislé, pričom tam, kde sa výnimočne vyznačujú ako prerušované, sa vyznačia so vzorkovaním 2 : 1; na obojsmernej vozovke bez stredovej čiary sa použijú osobitné parametre podľa 4.2.2.5.
- špeciálne čiar mimo kolízneho priestoru sú spravidla súvislé, pričom tam, kde sa výnimočne vyznačujú ako prerušované, sa vyznačia so vzorkovaním 2 : 1; ak ide o špeciálnu čiaru oddeľujúcu špeciálny pruh s časovým obmedzením od všeobecného jazdného pruhu, použije sa v bezkolíznom priestore dvojnásobná dĺžka ťahu,
- stredové a vodiace čiar sa v kolíznom a semikolíznom priestore, vo vetvách a medzi manévrovacími pruhmi vyznačujú so vzorkovaním 1 : 1, v ostatných prípadoch so vzorkovaním 1 : 2; ak je takáto čiara varovná (pozri 4.2.5.4), vyznačuje v bezkolíznom priestore so vzorkovaním 2 : 1,
- deliace a ochranné čiar sa vyznačujú so vzorkovaním 1 : 1,
- kyvadlové čiar sa vyznačujú so vzorkovaním 2 : 1, pričom v bezkolíznom priestore je dĺžka ťahu dvojnásobná oproti základnej dĺžke podľa 4.2.2.2; tieto čiar sú vždy dvojité.

4.2.2.5 Vonkajšie okrajové čiary na obojsmerných vozovkách bez stredovej čiary

Na úzkych obojsmerných vozovkách, na ktorých sa pre nedostatočnú šírku jazdných pruhov nevyznačuje stredová čiara (pozri tiež 2.12.3.2), sa vonkajšie okrajové čiary vyznačia sa ako prerušované tenké nasledovne:

- v neprehľadných úsekoch (zákruty, vrcholy stúpaní): vzorkovanie 2 : 1, dĺžka ťahu 3,0 m,
- v ostatných prípadoch: vzorkovanie 1 : 1, dĺžka ťahu 1,5 m.

4.2.2.6 Varovné čiary

Varovné čiary (použitie pozri v 4.2.5.4) sa vyznačujú ako prerušované so vzorkovaním 2 : 1. Ak varovná čiara nadväzuje na dvojité súvislú a dvojité prerušovanú čiaru, vyznačuje sa ako dvojitá prerušovaná.

Počet ťahov varovej čiary je:

- v obci: 10 (dĺžka varovného úseku 45 m),
- mimo obce na pomalom úseku cesty: 15 (dĺžka varovného úseku 90 m),
- mimo obce na rýchlom úseku cesty: 20 (dĺžka varovného úseku 120 m).

Pomalým úsekom cesty mimo obce sa myslí taký úsek, na ktorom je najvyššia dovolená rýchlosť ≤ 70 km/h alebo na ktorom sa s ohľadom na stavebné charakteristiky danej cesty bežne nedá jazdiť rýchlosťou vyššou ako 70 km/h. Ostatné úseky sa z hľadiska vyznačovania varovných čiar považujú za rýchle.

Stredová čiara mimo obce vyznačená ako varovná sa pred úsekom so stredovou čiarou súvislou alebo jednostrannou prerušovanou dopĺňa predbežnými šípkami, a to tak, že sa nahradia nasledujúce ťahy varovnej čiary (v poradí od začiatku varovnej čiary) alebo sa predbežná šípka integruje s týmito ťahmi varovnej čiary:

- mimo obce na pomalom úseku cesty: 1., 8., 13.,
- mimo obce na rýchlom úseku cesty: 1., 10., 17.

Varovná čiara mimo obce teda v týchto prípadoch začína predbežnou šípkou, resp. ťahom integrovaným s predbežnou šípkou.

4.2.2.7 Označenie pozdĺžnych čiar podľa formy a parametrov

Pozdĺžne čiary sa v projektovej dokumentácii označia nasledovne:

- **súvislá čiara:** znakom podľa hrúbky, pričom T označuje tenkú čiaru, H hrubú čiaru a D dvojitú čiaru,
- **prerušovaná čiara:** znakom podľa hrúbky v zmysle predchádzajúcej odrážky, za ktorým nasleduje označenie v tvare „t/m“, kde *t* je dĺžka ťahu v metroch a *m* je dĺžka medzery v metroch (napr. T 4/8, H 1,5/1,5); hodnoty dĺžok sa v prípade hodnôt celých metrov uvádzajú bez desatinnej časti,
- **jednostranná prerušovaná čiara:** znakom J, za ktorými nasleduje označenie dĺžky ťahu a dĺžky medzery prerušovanej čiary podľa predchádzajúcej odrážky.

V prípade dvojitých čiar a jednostranných prerušovaných čiar sa za znakom D, resp. J uvádza v zátvorkách celková šírka takejto čiary, napr. J (0,45) 4/8; táto sa neuvádza v prípade základnej šírky medzery (pozri 4.2.2.9 až 4.2.2.11).

4.2.2.8 Zhrnutie parametrov

Zhrnutie parametrov pozdĺžnych prerušovaných čiar (vrátane dvojitých a jednostranných) uvádza tabuľka 39.

Všetky prípustné formy a parametre pozdĺžnych čiar uvádza tabuľka 40.

Tabuľka 39: Parametre pozdĺžnych prerušovaných čiar (vrátane dvojítych a jednostranných)

Vzorko- vanie	Priestor ¹⁾			Druh čiar, možné hrúbky a formy ²⁾	Dĺžka ťahu / Dĺžka medzery (m)			
	B	S	K		na diaľnici	mimo obce	v obci	cyklistická infrastruk- túra
1 : 2	x	–	–	vodiaca mimo vetvy ³⁾ okrem varovnej (T, J)	6 / 12	4 / 8	3 / 6	–
	x	–	–	stredová mimo vetvy okrem varovnej (T, D, J)	–			
1 : 1	–	–	x	vnútorná okrajová (H)	–	1,5 / 1,5		0,5 / 0,5
	–	–	x	špeciálna (H)		3 / 3		–
	–	–	x	vodiaca (T)				
	–	–	x	deliaca (H)				
	–	x	x	stredová (T, D, J)				
	–	x	–	vodiaca (T, J)	6 / 6			
	–	x	–	deliaca (H, J)				
	x	–	–	stredová vo vetve (T, D, J)				
	x	–	–	vodiaca vo vetve ³⁾ (T, J)				
	x	–	–	deliaca (H, J)				
x	x	x	ochranná (T)	–	–	–	1 / 1	
2 : 1	–	x	x	kyvadlová (D)	–	3 / 1,5		–
	–	x	x	vonkajšia okrajová ^{4) 5)} (T, H)		4 / 2		3 / 1,5
	–	x	–	špeciálna ⁴⁾ (H)				
	x	–	–	vnútorná okrajová ^{4) 5)} (T, H)				
	x	–	–	špeciálna bez časového obmedzenia ⁴⁾ (H)				
	x	–	–	stredová varovná (T, D)				
	x	–	–	vodiaca varovná (T)		12 / 6	8 / 4	6 / 3
	x	–	–	špeciálna s časovým obmedzením ⁶⁾ (H)				
x	–	–	kyvadlová (D)	–			–	

1) B=bezkolízny, S=semikolízny, K=kolízny.

2) T = tenká, H = hrubá, J = jednostranná prerušovaná (tenká), D = dvojité (tenká)














3) Vráťane manévrovacích pruhov vedúcich z/do vetvy.

4) Vonkajšie okrajové čiar a špeciálne čiar sa mimo kolízneho priestoru vyznačujú ako prerušované len výnimočne.

5) Vonkajšia okrajová čiara na 1-pruhovej obojsmernej vozovke sa vyznačuje s osobitnými parametrami podľa 4.2.2.5.

7) Špeciálny pruh na diaľnici pri právnej úprave v čase vydania týchto TP v zásade neprichádza v praxi do úvahy: hodnota sa vzťahuje najmä k prípadnému budúcemu zavedeniu vyhradeného pruhu pre vozidlá s určitým minimálnym počtom pasažierov.

Tabuľka 40: Formy a parametre pozdĺžnych čiar

Druh	Hrúbka	Vzorka	Tvar	Varianty
súvislá	tenká	–		T
	hrubá	–		H
dvojitá súvislá	tenká	–		D
prerušovaná	tenká	1 : 2		T 6/12 T 4/8 T 3/6
		1 : 1		T 6/6 T 3/3 T 1,5/1,5 T 1/1
		2 : 1		T 8/4 T 6/3 T 4/2 T 3/1,5 T 1/0,5
	hrubá	1 : 1		H 6/6 H 4/4 H 3/3 H 1,5/1,5 H 0,5/0,5
		2 : 1		H 12/6 H 8/4 H 6/3 H 4/2 H 3/1,5 H 1/0,5
dvojitá prerušovaná	tenká	1 : 2		D 4/8 D 3/6
		1 : 1		D 3/3
		2 : 1		D 8/4 D 6/3 D 4/2 D 3/1,5
jednostranná prerušovaná	tenká	1 : 2		J 6/12 J 4/8 J 3/6
		1 : 1		J 6/6 J 4/4 J 3/3

4.2.2.9 Medzera medzi súvislou a prerušovanou čiarou jednostrannej prerušovanej čiar

Šírka medzery medzi súvislou a prerušovanou čiarou jednostrannej prerušovanej čiar je zhodná s hrúbkou ťahov, pričom ju možno rozšíriť na $\leq 4/3$ tejto hrúbky. Ak ide o stredovú čiaru nadväzujúcu na dvojitú prerušovanú, resp. dvojitú súvislú stredovú čiaru, možno medzeru rozšíriť ako pri dvojitej prerušovanej čiare, pričom sa aplikujú ustanovenia 4.2.2.10.

4.2.2.10 Medzera medzi oboma čiarami dvojitej prerušovanej čiar

Šírka medzery medzi oboma čiarami dvojitej prerušovanej čiar je $4/3$ hrúbky ťahov a možno ju rozšíriť tak, že celková šírka dvojitej prerušovanej čiar je $\leq 1,00$ m.

Medzera medzi čiarami dvojitej prerušovanej čiar s celkovou šírkou $\geq 0,75$ m sa musí podfarbiť zelenou farbou; pri celkovej šírke $\geq 0,60$ m sa táto medzera smie podfarbiť zelenou farbou voliteľne podľa miestnych pomerov. Medzi ťahmi čiar a podfarbením sa smie vytvoriť nepodfarbený pásik šírky $\leq 0,10$ m; odporúča sa neprekračovať hodnotu $\leq 0,05$ m. Podfarbenie pokračuje v pozdĺžnom smere súvislo aj medzi ťahmi tejto čiar.

4.2.2.11 Medzera medzi oboma čiarami dvojitej súvislej čiar

Šírka medzery medzi oboma čiarami dvojitej súvislej čiar je $\geq 4/3$ hrúbky ťahu.

Medzera medzi čiarami dvojitej súvislej čiar s celkovou šírkou $\geq 0,75$ m sa musí buď podfarbiť zelenou farbou alebo sa v nej musí vyznačiť vyšrafovaný priestor alebo sa v nej musia umiestniť vhodné dopravné zariadenia (balisety a pod.); tieto opatrenia nemožno kombinovať.

Parametre zeleného podfarbenia sú zhodné s parametrami zeleného podfarbenia dvojitej prerušovanej čiar (pozri 4.2.2.10), pričom podfarbenie sa smie použiť len pri celkovej šírke dvojitej súvislej čiar $\leq 1,00$ m. Pri celkovej šírke $\geq 0,60$ m sa zelené podfarbenie smie aplikovať voliteľne podľa miestnych pomerov.

Vyšrafovaný priestor sa vyznačuje v závislosti od celkovej šírky dvojitej čiar nasledovne:

- $\leq 1,1$ m s hrúbkou pruhov 0,12 m a vzdialenosťou medzi pruhmi 2,0 m,
- $\geq 1,0$ m s hrúbkou pruhov 0,25 m a vzdialenosťou medzi pruhmi 3,0 m.

Pri celkovej šírke dvojitej súvislej čiar 1,00 – 1,10 m sa variant prevedenia vyberie podľa miestnych podmienok.

Ak sa medzi dve súvislé čiar umiestňuje zvodidlo alebo obdobná bariéra, vytvárajú sa tým dve oddelené vozovky (typicky tak vzniká smerovo rozdelená cesta) a uvedené čiar preto netvoria dvojitú súvislú čiaru, ale sú vonkajšími okrajovými čiarami dvoch rôznych vozoviek. Ak sa však medzi dve súvislé čiar umiestňujú napr. balisety alebo obdobné dopravné zariadenia netvoriace fyzickú bariéru, nevytvárajú sa tým dve oddelené vozovky. Pri umiestnení zvodidiel či obdobných dopravných zariadení medzi obe čiar sa od podfarbenia, resp. vyznačenia vyšrafovaného priestoru upúšťa.

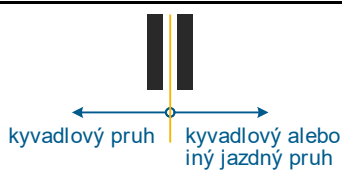
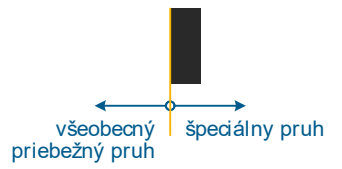
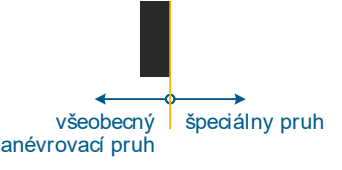
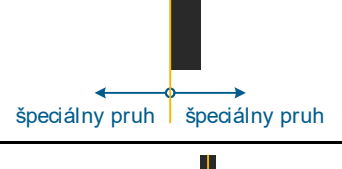
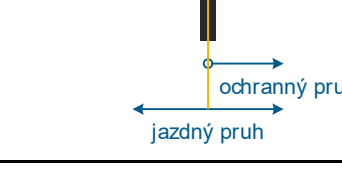
4.2.3 Poloha pozdĺžnych čiar voči osi značenia

Pozdĺžne čiar sa vyznačujú voči vymedzenej osi značenia, ktorou je hranica všeobecných alebo špeciálnych pruhov, hranica ochranného pruhu a okraj vozovky. Polohu jednotlivých druhov čiar voči vymedzenej osi značenia špecifikuje tabuľka 41. Žltou farbou je vymedzená os značenia.

Tabuľka 41: Poloha pozdĺžnych čiar voči vymedzenej osi značenia

Čiara	Poloha	Vzor
okrajová	vonkajšia: okraj čiar sa nachádza na okraji krajnice alebo iného obdobného priestoru (napr. vyšrafovaného priestoru), voči ktorému vymedzuje vozovku	
	vnútorná: okraj čiar sa nachádza na okraji vozovky cesty bez prednosti v jazde	

Čiara	Poloha	Vzor
stredová	jednoduchá prerušovaná alebo súvislá: os čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje	
	jednostranná prerušovaná: os súvislej čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje, prerušovaná čiara sa nachádza vo vnútri jazdného pruhu	
	jednostranná prerušovaná nadväzujúca na dvojitú súvislú a/alebo dvojitú prerušovanú čiaru vyznačujúcu (stredový) deliaci prúžok: okraje oboch čiar sa nachádzajú na okrajoch deliaceho prúžku	
	dvojitá súvislá alebo dvojitá prerušovaná nevyznačujúca (stredový) deliaci prúžok: os čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje, obe čiar sa nachádzajú vnútri týchto pruhov	
	dvojitá súvislá alebo dvojitá prerušovaná vyznačujúca (stredový) deliaci prúžok: okraje oboch čiar sa nachádzajú na okrajoch deliaceho prúžku	
vodiaca	jednoduchá prerušovaná: os čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje	
	jednostranná prerušovaná: os súvislej čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje, prerušovaná čiara sa nachádza vo vnútri jazdného pruhu	
deliaca †	medzi priebežným a manévrovacím pruhom – jednoduchá súvislá alebo prerušovaná čiara: okraj čiar sa nachádza na okraji manévrovacieho pruhu	
	medzi priebežným a manévrovacím pruhom – jednostranná prerušovaná čiara: okraj súvislej čiar sa nachádza na okraji manévrovacieho pruhu, prerušovaná čiara sa nachádza vo vnútri manévrovacieho pruhu	
	medzi manévrovacími pruhmi pre rôzne smery jazdy: os čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje	

Čiara	Poloha	Vzor
kyvadlová	os čiar sa nachádza na hranici jazdných pruhov, ktoré oddeľuje, obe čiar sa nachádzajú vnútri týchto pruhov	
špeciálna	medzi všeobecným priebežným a špeciálnym pruhom: okraj čiar sa nachádza na okraji špeciálneho pruhu	
	medzi všeobecným manévrovacím a špeciálnym pruhom: okraj čiar sa nachádza na okraji manévrovacieho pruhu	
	medzi špeciálnymi pruhmi rôznych druhov: okraj čiar sa nachádza na okraji špeciálneho pruhu spravidla vzdialenejšieho od všeobecných	
ochranná	os čiar sa nachádza na hranici ochranného pruhu	
† Deliaci čiar medzi dvoma manévrovacími pruhmi, z ktorých jeden zaniká, sa vyznačuje v polohe ako medzi priebežným a manévrovacím pruhom.		

4.2.4 Okrajové čiar

4.2.4.1 Vonkajšie okrajové čiar

Vonkajšie okrajové čiar sa vyznačujú ako súvislé. Ako prerušované sa vyznačujú len:

- na obojsmerných vozovkách bez stredovej čiar (pozri 4.2.2.5),
- tam, kde cez tieto čiar potrebujú prechádzať vozidlá vo väčšej miere a potenciálne tvoriac súvislé prúdy vozidiel, napr. pri vchádzaní/vychádzaní do/z parkoviska a pod.

Na vjazdoch na prilahlé nehnuteľnosti, na odbočeniach na poľné a lesné cesty a na obdobných miestach, kde je malá miera prechádzania vozidlami, sa vonkajšie okrajové čiar vyznačujú ako súvislé.

4.2.4.2 Vnútorne okrajové čiar

Vnútorne okrajové čiar sa vyznačujú ako prerušované.

Tieto čiar sa smú v mieste, kde k čiare z boku prichádzajú vozidlá, ktorých vodiči sú povinní dať prednosť v jazde, nahradiť STOP čiarou alebo čakacou čiarou (pozri 4.3.1 a 4.3.2).

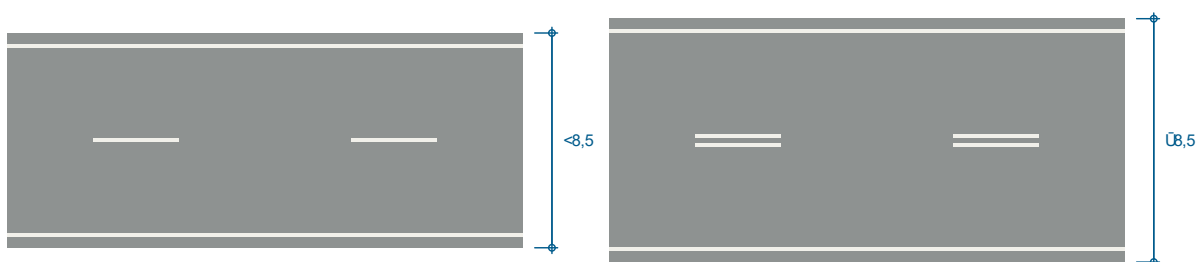
4.2.5 Stredové čiary

4.2.5.1 V bezkolíznom priestore

Na obojsmerných vozovkách s 2 všeobecnými jazdnými pruhmi (usporiadanie 1+1) sa stredové čiary vyznačujú v bezkolíznom priestore ako prerušované.

Ako súvislé sa vyznačujú len tam, kde je z dôvodov bezpečnosti cestnej premávky nevyhnutné zakázať prechádzanie vozidlom alebo presahovanie nákladom do protismerného jazdného pruhu, najmä v zákrute a vrchole stúpania, kde je rozhľad vodiča kratší ako 2-násobok vzdialenosti na zastavenie, tiež pred priecestím, pred svetelným signalizačným zariadením a pod. Dĺžka takéhoto obmedzenia sa musí obmedziť na nevyhnutné minimum. Ak je takýto zákaz nevyhnutný len v jednom smere, vyznačí sa stredová čiara ako jednostranná prerušovaná so súvislou čiarou na tej strane, z ktorej je zákaz nevyhnutný a prerušovanou čiarou na tej strane, na ktorej zákaz nevyhnutný nie je.

Na obojsmerných vozovkách s 2 všeobecnými jazdnými pruhmi (usporiadanie 1+1) so šírkou spevnenej časti cesty $\geq 8,5$ m sa namiesto prerušovanej, resp. súvislej stredovej čiary vyznačuje dvojitá prerušovaná resp. dvojitá súvislá čiara. Dvojitá súvislá čiara namiesto jednoduchej sa smie použiť aj na užšej ceste, ak je to potrebné na zvlášť nebezpečnom úseku.



Obrázok 40: Zdvojenie stredovej čiary na širokej 2-pruhovej ceste

Na obojsmerných vozovkách s 3 priebežnými jazdnými pruhmi sa mimo obce stredová čiara vyznačuje v bezkolíznom priestore ako dvojitá súvislá, v obci ako jednoduchá súvislá, výnimočne ako dvojitá súvislá.²⁴⁰

Na obojsmerných vozovkách so 4 a viac priebežnými jazdnými pruhmi sa stredová čiara vyznačuje v bezkolíznom priestore ako dvojitá súvislá; v obci sa smie od použitia dvojitej súvislej čiary upustiť a vyznačiť stredovú čiaru ako jednoduchú súvislú, okrem prípadov, kedy sa zriaďuje deliaci prúžok.²⁴⁰

Ak je stredová čiara vyznačená ako súvislá, dvojitá súvislá alebo jednostranná prerušovaná, smie sa pri vjazdoch na príľahlé nehnuteľnosti, poľné a lesné cesty a pod. prerušiť iba v prípade, ak bez jej prerušenia vznikne pre používateľov týchto pripojení neprimerane dlhá obchádzka a takéto prerušenie je na danom mieste bezpečné (rozhľad na zastavenie).

4.2.5.2 V semikolíznom priestore

V semikolíznom priestore sa stredová čiara vyznačuje spravidla ako súvislá, príp. ako jednostranná prerušovaná, a to v dĺžke pred kolíznym priestorom ≥ 30 m v obci a v dĺžke ≥ 50 m mimo obce. V obci je prípustná aj prerušovaná čiara, ak sú v tomto priestore vyznačené len dva jazdné pruhy.

Ak semikolízny priestor nadväzuje na úsek, kde je stredová čiara vyznačená ako dvojitá prerušovaná alebo súvislá podľa 4.2.5.1, vyznačí sa táto čiara aj v semikolíznom priestore ako dvojitá.

4.2.5.3 V kolíznom priestore

V kolíznom priestore sa stredová čiara vyznačuje iba v smere cesty s prednosťou v jazde. Na križovatke v režime všeobecnej úpravy prednosti v jazde (prednosť sprava) sa prerušuje vo všetkých smeroch.

²⁴⁰ Upozornenie: umiestnenie dvojitej stredovej čiary sa odvíja od počtu priebežných jazdných pruhov. To znamená, že ak napr. vzniká v semikolíznom priestore odbočovací pruh alebo pruhy, nevyznačuje sa dvojitá stredová čiara, kým je v oboch premávkových smeroch len po jednom priebežnom pruhu.

Vyznačuje sa ako prerušovaná. Iba v špecifických prípadoch, kedy na základe miestnej úpravy cestnej premávky (prikázané smery jazdy) nie je prípustné v kolíznom priestore cez túto čiaru prechádzať, vyznačí sa stredová čiaru ako súvislá. Ak je na tomto mieste na základe miestnej úpravy cestnej premávky možné prechádzanie stredovej čiarou len z jednej strany, vyznačí sa jednostranná prerušovaná čiaru.

4.2.5.4 Varovné stredové čiary

Ak sa v bezkolíznom priestore mení prerušovaná stredová čiaru na súvislú alebo jednostrannú prerušovanú čiaru, vyznačuje sa prechodový úsek varovnou čiarou (pozri 4.2.2.6). Varovná stredová čiaru sa tiež vyznačuje na úsekoch, na ktorých je predchádzanie zakázané použitím Z 254 Zákaz predchádzania, ako aj na úsekoch so zhoršenými rozhl'adovými pomermi, na ktorých predchádzanie značkou zakázané nie je.

Varovná stredová čiaru sa v bezkolíznom priestore smie vyznačiť tiež pred priechodom pre chodcov, alebo priechodom pre cyklistov a tam, kde vyznačenie stredovej čiaru končí.

V semikolíznom a kolíznom priestore sa varovná stredová čiaru nevyznačuje.

4.2.6 Vodiace čiary

Vodiace čiary sa vyznačujú zásadne ako prerušované. Iba ak je z dôvodov bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky potrebné obmedziť manévrovanie medzi jazdnými pruhmi, najmä pri presmerovaní jazdných pruhov s nedostatočnou dĺžkou prechodového úseku, sa smie vodiaca čiaru mimo kolízneho priestoru vyznačiť ako jednostranná prerušovaná, výnimočne ako súvislá; takéto použitie spravidla prichádza do úvahy len pri prácach na ceste. V iných prípadoch sa nesmie vyznačiť ako súvislá alebo jednostranná prerušovaná, a to ani napr. pred STOP čiarou.²⁴¹

V kolíznom priestore sa vodiace čiary vyznačujú iba v smere cesty s prednosťou v jazde; na križovatke v režime všeobecnej úpravy prednosti v jazde (prednosť sprava) sa prerušujú vo všetkých smeroch.

Vodiaca čiaru sa v bezkolíznom priestore mimo diaľnice smie vyznačiť ako varovná (pozri 4.2.2.6) v prechodovom úseku, kde sa prerušovaná čiaru mení na jednostrannú prerušovanú, prípadne súvislú. V semikolíznom a kolíznom priestore sa varovná vodiaca čiaru nevyznačuje.

4.2.7 Deliace čiary

4.2.7.1 Všeobecné vyznačovanie

Ak nie je ďalej uvedené inak, deliace čiary sa vyznačujú ako prerušované.

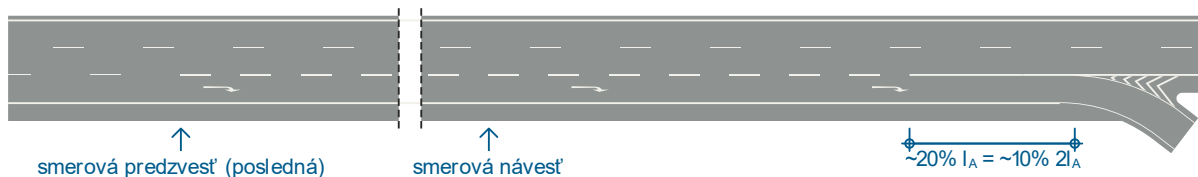
Pred svetelným signalizačným zariadením, pred STOP čiarou alebo pred čakacou čiarou sa deliaca čiaru spravidla vyznačuje ako súvislá v dĺžke 10 – 15 m v obci a 10 – 20 m mimo obce, najviac však 30 m.

Deliaca čiaru medzi priebežným a odbočovacím pruhom sa na konci odbočovacieho pruhu vyznačuje v dĺžke cca 10 % dĺžky odbočovacieho pruhu spravidla ako súvislá; to sa nevzťahuje na prípady podľa predchádzajúceho odseku, ani na prípady klinového odbočenia.

Deliaca čiaru medzi priebežným a pripájacím pruhom sa na začiatku pripájacieho pruhu vyznačuje v dĺžke cca 20 % dĺžky pripájacieho pruhu spravidla ako súvislá.

4.2.7.2 Pruhoá subtrakcia a pruhová adícia

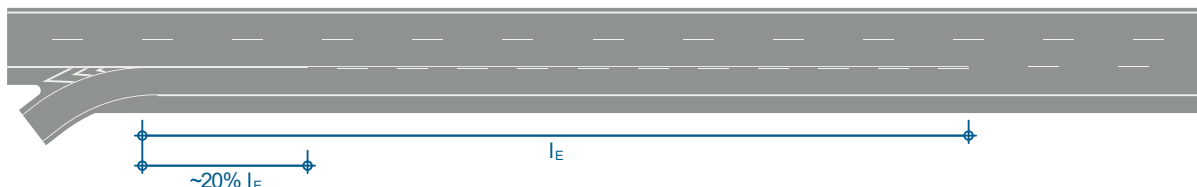
V prípade priebežného jazdného pruhu, ktorý sa mení na odbočovací (pruhová subtrakcia), sa deliaca čiaru vyznačuje v dostatočnom predstihu, spravidla od poslednej smerovej predzvesti, resp. inej smerovej značky plniacej úlohu predzvesti. Deliaca čiaru sa na konci takéhoto odbočovacieho pruhu vyznačuje ako súvislá v dĺžke cca 20 % obvyklej dĺžky odbočovacieho pruhu.



Obrázok 41: Pruhoá subtrakcia

²⁴¹ Odhliadnuc od možného predĺženia posledného tahu podľa 4.2.2.2, to však nie je súvislá čiaru.

V prípade pripájacieho pruhu, ktorý sa mení na priebežný jazdný pruh (pruhová adícia), sa deliaca čiara medzi priebežným a novo vznikajúcim priebežným pruhom vyznačuje na začiatku ako súvislá v dĺžke cca 20 % obvyklej dĺžky pripájacieho pruhu a ďalej pokračuje ako jednostranná prerušovaná tak, aby celková dĺžka deliacej čiar (súvislej a následne jednostrannej prerušovanej) zodpovedala aspoň obvyklej dĺžke pripájacieho pruhu. V prípade viacerých pripájacích pruhov deliaca čiara pokračuje ako jednostranná prerušovaná spravidla až po miesto, kde sa nachádza najviac jeden pripájací pruh, resp. kde sa pripájací pruh alebo pruhy menia na priebežné.



Obrázok 42: Pruhová adícia

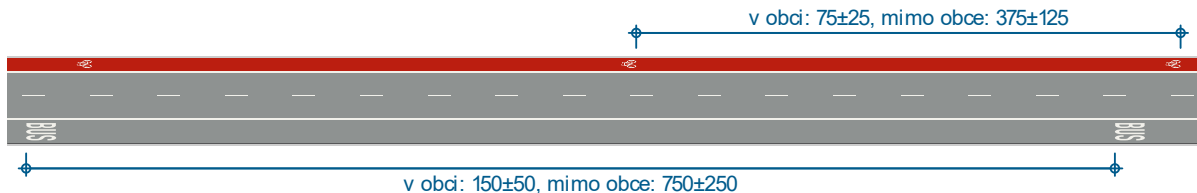
4.2.8 Kyvadlové čiary

Kyvadlové čiary sa vždy vyznačujú ako dvojité prerušované. Cez kolízny priestor sa kyvadlové pruhy smú viesť iba v smere cesty s prednosťou v jazde.

4.2.9 Špeciálne čiary

Špeciálne čiary sa vyznačujú ako súvislé. Ako prerušované sa vyznačujú výlučne:

- v kolíznom priestore (vyznačujú sa len v smere cesty s prednosťou v jazde),
- mimo kolízneho priestoru tam, kde špeciálny pruh potrebujú križovať vozidlá vo väčšej miere, napr. pri odbočovaní na parkovisko (nie ale na jednotlivé parkovacie miesta),
- tam, kde je vyhradenie špeciálneho pruhu časovo obmedzené.



Obrázok 43: Vyznačovanie typu špeciálneho pruhu

V špeciálnych pruhoch vyznačuje jeho druh: v prípade vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu nápis BUS a v prípade cyklistického pruhu symbol bicykla. Tieto nápisy a symboly sa vyznačujú pred a za každou križovatkou a okrem toho vo vzájomných vzdialenostiach:

- na vyhradenom pruhu pre verejnú dopravu 150 ± 50 m v obci a 750 ± 250 m mimo obce,
- na cyklistickom pruhu 75 ± 25 m v obci a 375 ± 125 m mimo obce.

Na začiatku vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu smie podľa potreby nápis BUS ešte raz zopakovať za prvým nápisom vo vzdialenosti 50 – 100 m v obci a 125 – 250 m mimo obce.

V kolíznom priestore sa nápis BUS resp. symbol bicykla nevyznačuje.

4.2.10 Ochranné čiary

Ochranné čiary sa vyznačujú ako prerušované bez ohľadu na umiestnenie. V ochranných pruhoch sa vyznačuje symbol bicykla, a to rovnakým spôsobom ako na cyklistickom pruhu, pozri 4.2.9.

Kde prechádza ochranný pruh cez križovátku, vjazd z príľahlej nehnuteľnosti a pod., musí sa použiť aj okrajová čiara, resp. jej náhrada čakacou alebo STOP čiarou.

4.3 Priečne čiary

4.3.1 STOP čiara (Z 604)

STOP čiara je súvislá a má hrúbku 0,50 m, STOP čiara pre cyklistickú premávku má hrúbku 0,30 m. Na jednosmerných vozovkách sa vyznačuje v celej šírke vozovky, na obojsmerných vozovkách sa vyznačuje v časti vozovky zodpovedajúcej smeru jazdy, pre ktorý platí.

STOP čiara sa používa výlučne na vyznačenie miesta zastavenia vozidla:

1. tam, kde to prikazuje dopravná značka Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!,
2. pred križovatkou s riadenou premávkou.

V ostatných prípadoch sa na vyznačenie miesta, kde sa vodičovi odporúča zastavenia vozidla pri dávaní prednosti v jazde, používa Z 605 Čakacia čiara, pred priecestím Priecestná čiara (pozri 4.6.2.4).

4.3.2 Čakacia čiara (Z 605)

Čakacia čiara sa vyznačuje v dvoch tvaroch:

- **v tvare štvorcov** – vyznačuje sa ako priečne orientovaná prerušovaná čiara s hrúbkou 0,5 m, dĺžkou ťahu 0,5 m a dĺžkou medzery ~0,25 m,
- **v tvare trojuholníkov** („žraločie zuby“) – vyznačuje sa formou trojuholníkov s vrcholmi orientovanými proti smeru jazdy, kde dĺžka základne trojuholníkov je 0,5 m, výška trojuholníkov 0,5 – 0,75 m (odporúčaná 0,6 m) a medzera medzi trojuholníkmi ~0,25 m; na cyklistickej infraštruktúre je dĺžka základne trojuholníkov je 0,3 m, výška trojuholníkov 0,3 – 0,45 m a medzera medzi trojuholníkmi ~0,15 m.

Čakacia čiara v tvare štvorcov sa mimo cyklistickej infraštruktúry vyznačuje tam, kde povinnosť vodiča dať prednosť v jazde nevyplýva z dopravnej značky, ale zo všeobecnej úpravy cestnej premávky, napr. v ľavom odbočovacom pruhu z hlavnej cesty. AV ostatných prípadoch sa vyznačuje čakacia čiara v tvare trojuholníkov.

Na cyklistickej infraštruktúre sa vyznačuje výlučne čakacia čiara v tvare trojuholníkov, a to aj v prípade, kde povinnosť cyklistu dať prednosť v jazde nevyplýva z dopravnej značky, ale zo všeobecnej úpravy cestnej premávky.

4.3.3 Priechod pre chodcov (Z 610)

Priechod pre chodcov sa vyznačuje pásmi so šírkou $\geq 4,0$ m; pri najvyššej dovolenej rýchlosti < 50 km/h alebo v prípade stavebne vyvýšeného priechodu je prípustná šírka $\geq 3,0$ m za predpokladu, že priechod je vedený kolmo na os vozovky.

Minimálna šírka sa musí dodržať aj v prípade, že nadväzujúca pešia infraštruktúra (napr. chodník vedúci k vozovke) takúto šírku nedosahuje.²⁴²

Priechod pre chodcov sa vyznačuje vždy v priamom smere, pokiaľ možno kolmo na os vozovky, výnimočne šikmo na os vozovky. Smer priechodu nesmie viesť v oblúku, a to ani sčasti.



Obrázok 44: Vyznačenie šikmo vedeného priechodu pre chodcov

Dĺžka pásov je 0,5 m a dĺžka medzery medzi pásmi je ~0,5 m. Vzďialenosť medzi prvým pásom a obrubníkom je $\geq 0,25$ m. **Pásky nesmú byť v celej šírke nikde prerušené.**

²⁴² Šírka priechodu nie je stanovená pre komfort chodcov, ale z dôvodu včasnej rozoznateľnosti priechodu pre chodcov vodičmi vozidiel blížiacich sa k priechodu. To isté platí pre orientáciu pásov pozdĺžne s osou vozovky a pre zákaz prerušenia pásov v celej ich šírke.

Jednotlivé pásy sú vždy orientované pozdĺžne s osou vozovky, a to aj vtedy, ak priechod nevedie kolmo na os vozovky; v takom prípade sú okraje pásov skosené rovnobežne so smerom, v ktorom je priechod pre chodcov orientovaný voči osi vozovky.

4.3.4 Miesto na prechádzanie (Z 611)

Miesto na prechádzanie sa vyznačuje dvoma prerušovanými čiarami o hrúbke 0,12 m s dĺžkou ťahu 0,5 m a dĺžkou medzery ~0,2 m. Vzdialenosť medzi krajným ťahom a obrubníkom je $\geq 0,15$ m. Vyznačuje sa kolmo na os vozovky, výnimočne šikmo voči osi vozovky; nesmie viesť v oblúku, a to ani sčasti. Šírka miesta na prechádzanie je $\geq 4,0$ m; pri najvyššej dovolenej rýchlosti < 50 km/h alebo v prípade stavebne vyvýšeného miesta na prechádzanie je prípustná šírka $\geq 3,0$ m za predpokladu, že miesto na prechádzanie je vedené kolmo na os vozovky

Miesto na prechádzanie sa smie tiež vyznačiť s oddelenými časťami pre chodcov a cyklistov. V takom prípade sa vyznačuje troma prerušovanými čiarami, z ktorých stredná čiara a jedna vonkajšia čiara majú hrúbku 0,25 m a druhá vonkajšia čiara má hrúbku 0,12 m; časť pre cyklistov je vymedzená dvoma hrubými čiarami. Vzorkovanie a poloha čiar sú rovnaké ako jednoducho mieste na prechádzanie. Šírka časti pre chodcov $\geq 3,0$ m, šírka časti pre cyklistov je variabilná a zhoduje sa so šírkou nadväzujúcej cyklistickej infraštruktúry, minimálne však 1,5 m a ak ide o obojsmernú cyklistickú infraštruktúru, minimálne 2,5 m. Šírka časti pre chodcov nesmie byť užšia ako šírka časti pre cyklistov. Časť pre cyklistov sa smie podfarbiť červenou farbou.

Vo vnútri miesta na prechádzanie sa nesmú vyznačovať žiadne iné vodorovné dopravné značky, symboly, nápisy a pod.²⁴³

STOP čiara pred miestom na prechádzanie sa vyznačuje vo vzdialenosti $\geq 1,0$ m od jeho okraja..

4.3.5 Priechod pre cyklistov

Jednosmerný priechod pre cyklistov (t. j. ak je nadväzujúca cyklistická infraštruktúra je tiež jednosmerná) sa vyznačuje dvoma prerušovanými čiarami o hrúbke 0,5 m s dĺžkou ťahu aj medzery 0,5 m. Vzdialenosť medzi krajným ťahom a obrubníkom je 0,25 – 0,75 m, pri zaoblenom obrubníku do $\leq 1,0$ m.

Obojsmerný priechod pre cyklistov (t. j. ak je nadväzujúca cyklistická infraštruktúra je tiež obojsmerná) sa vyznačuje na okrajoch rovnako ako jednosmerný priechod pre cyklistov a podľa spôsobu oddelenia protismerných častí sa tieto časti vyznačia nasledovne:

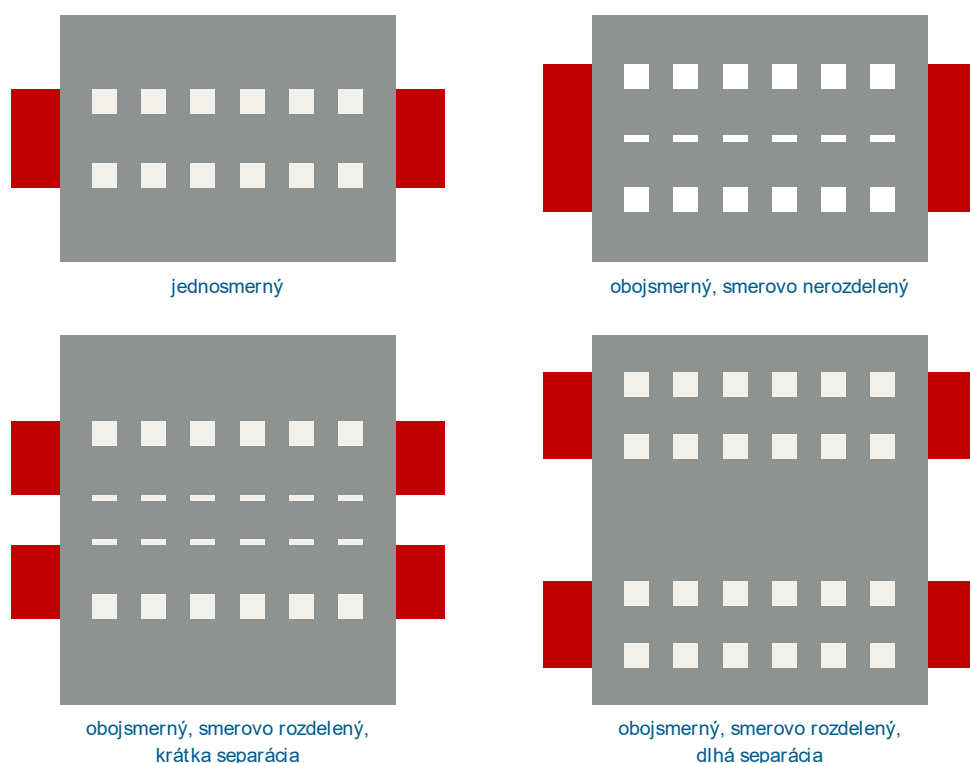
- smerovo nerozdelený priechod: protismerné časti sa oddelia prerušovanou čiarou o hrúbke 0,12 m; táto čiara má rovnakú kadenciu ako dvojica prerušovaných čiar vymedzujúcich samotný priechod,
- smerovo rozdelený priechod sa vyznačí podľa vzájomnej vzdialenosti protismerných častí:
 - krátka separácia – ak je vzdialenosť protismerných častí menšia alebo rovná šírke týchto častí, okraje smerového rozdelenia sa vyznačia prerušovanými čiarami o hrúbke 0,12 m; tieto čiary rovnakú kadenciu ako dvojica prerušovaných čiar vymedzujúcich samotný priechod.
 - dlhá separácia – ak je vzdialenosť protismerných častí väčšia ako šírka týchto častí, takýto priechod sa vyznačí ako dvojica samostatných jednosmerných priechodov.

Priechod pre cyklistov sa vyznačuje vždy v priamom smere, pokiaľ možno kolmo na os vozovky, výnimočne šikmo na os vozovky. Smer priechodu nesmie viesť v oblúku, a to ani sčasti.

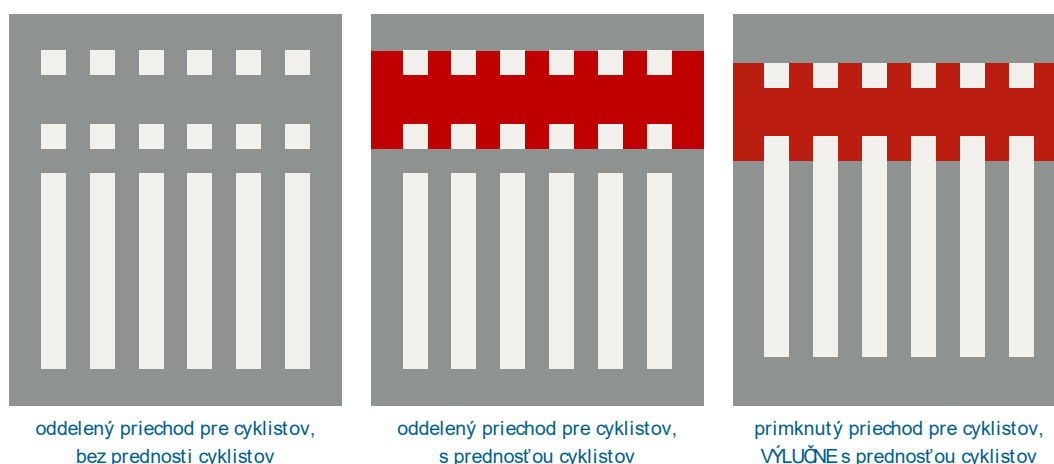
Pre priechod pre cyklistov vedený výnimočne šikmo voči osi vozovky platia analogicky ustanovenia na priechod pre chodcov, pozri 4.3.3.

Šírka priechodu pre cyklistov je variabilná a zhoduje sa so šírkou nadväzujúcej cyklistickej infraštruktúry, minimálna prípustná šírka je však 1,5 m v prípade jednosmerného priechodu, resp. jednosmernej časti smerovo rozdeleného obojsmerného priechodu a 2,5 m v prípade obojsmerného smerovo nerozdeleného priechodu.

²⁴³ Ide o priestor, v ktorom sa účastníci cestnej premávky križujú vo vzájomne (približne) kolmých smeroch a každý z nich vidí priestor z iného uhla. Vyznačené symboly by tak boli vždy pre časť účastníkom zmätočné. Okrem toho rozoznatelnosť miesta na prechádzanie z hľadiska vodiča vozidla spočíva práve v prerušení pozdĺžneho vedenia a vytvorenia „prázdnej“ plochy na vozovke vymedzenej priecnymi čiarami (podobne to platí pre priechod pre cyklistov).



Obrázok 45: Varianty vyznačovania priechodov pre cyklistov



Obrázok 46: Varianty vyznačovania priechodu pre cyklistov vedľa priechodu pre chodcov

Priechod pre cyklistov sa podfarbuje len ak tam, kde sú vodiči ostatných vozidiel povinní dať cyklistom prednosť v jazde; podfarbenie je červené neretroreflexné. V ostatných prípadoch sa priechod pre cyklistov nesmie podfarbiť.

V prípade smerovo rozdeleného priechodu pre cyklistov sa podfarbujú oba smery samostatne, separácia zostáva nepodfarbená.

Pred priechodom pre cyklistov, na ktorom má cyklista prednosť v jazde, sa vyznačuje čakacia čiara v tvare trojuholníkov, a to vo vzdialenosti 1,0 m od priechodu.

Vo vnútri priechodu pre cyklistov sa nesmú vyznačovať žiadne iné vodorovné dopravné značky, symboly, nápisy a pod.²⁴³

Ak sa priechod pre cyklistov zriaďuje vedľa priechodu pre chodcov, smie byť buď od neho oddelený alebo k nemu primknutý. Oddelený priechod pre cyklistov sa umiestňuje vo vzdialenosti 0,5 m od priechodu pre chodcov. V prípade primknutého priechodu vnútorná prerušovaná čiara vyznačujúca jeho okraj vizuálne splyva s priechodom pre chodcov. Primknutý priechod sa smie vyznačiť iba tam, kde má cyklista prednosť v jazde a priechod nie je smerovo rozdelený; takýto priechod sa musí podfarbiť červenou neretroreflexnou farbou.

Ak je priechod pre cyklistov umiestnený vedľa priechodu pre chodcov a nie je podfarbený červenou farbou, musí mať šírku $\geq 2,0$ m, a to aj keď je nadväzujúca cyklistická infraštruktúra užšia.

V prípade priechodu pre cyklistov, na ktorom má cyklista prednosť v jazde, vyznačeného vedľa priechodu pre chodcov, sa čakacia čiara v tvare trojuholníkov zo smeru, kde sa nachádza priechod pre chodcov, vyznačuje pred priechodom pre chodcov, a to vo vzdialenosti 1,0 m od neho.

4.3.6 Vzťah čiar na prechádzanie chodcov a cyklistov cez vozovku k pozdĺžnym čiarom

V mieste, kde je vyznačený priechod pre chodcov, miesto na prechádzanie alebo priechod pre cyklistov, sa prerušujú pozdĺžne čiary, a to vo vzdialenosti $\geq 1,0$ m od tohto miesta z oboch strán.

4.4 Plošné značky

4.4.1 Vyšrafovaný priestor (Z 620)

4.4.1.1 Tvary a rozmery

Ak je vyšrafovaný priestor obchádzaný vozidlami v opačných smeroch jazdy alebo je obchádzaný len z jednej strany (pozri 4.4.1.2), je tvorený šikmými pruhmi. Ak je vyšrafovaný priestor obchádzaný vozidlami v rovnakom smere jazdy z oboch strán, je tvorený pruhmi v tvare písmena V. Pruhy majú pomer 2 : 1 medzi pozdĺžnym a priečnym smerom. Vyšrafovaný priestor sa musí skladať z minimálne troch pruhov. Ak to veľkosť priestoru neumožňuje, nemožno ho vyšrafovať.

Vyšrafovaný priestor možno vyhotoviť v nasledujúcich formách:

- **maloplošný:** hrúbka pruhov je 0,25 m a vzájomná vzdialenosť medzi pruhmi je 1,5 m,
- **veľkoplošný:** hrúbka pruhov je 0,5 m a vzájomná vzdialenosť medzi pruhmi je 3,0 m.

Minimálna dĺžka pruhov je 2-násobok ich hrúbky. Vzdialenosť medzi pruhmi možno zväčšiť za účelom rovnomerného vyšrafovania priestoru.

Ako vyšrafovaný priestor možno vyznačiť tiež spoločný manipulačný priestor parkovacieho miesta pre osoby so zdravotným postihnutím: takýto vyšrafovaný priestor sa vyznačuje s hrúbkou pruhov 0,12 m a vzdialenosťou medzi pruhmi 0,75 m. Ako vyšrafovaný priestor možno tiež vyznačiť medzeru medzi ťahmi dvojitej súvislej čiar: takéto priestory majú špecifické hrúbky pruhov a špecifické vzdialenosti medzi nimi, pozri 4.2.2.11.

Na okrajoch vyšrafovaného priestoru sa vyznačujú pozdĺžne čiary, ktoré sú zo svojej podstaty vonkajšie okrajové čiary. Ich hrúbka sa odvíja od hrúbky vonkajších okrajových čiar, na ktoré nadväzujú; ak nenadväzujú na vonkajšie okrajové čiary, vyznačia sa ako tenké. Medzi pozdĺžnymi čiarami a pruhmi vo vyšrafovanom priestore je medzera cca 0,05 m.

4.4.1.2 Použitie

Vyšrafovaný priestor je v zmysle legislatívy nepremávkový priestor. Vyznačuje sa len v nasledujúcich prípadoch, a to za predpokladu dostatočnej veľkosti na splnenie podmienok 4.4.1:

1. ak je vozidlami obchádzaný z oboch strán, či už v rovnakom smere premávky alebo vo vzájomne opačných smeroch premávky,
2. ak je vozidlami obchádzaný len v jednom smere, smie sa vyšrafovaný priestor vyznačiť len v nevyhnutnej dĺžke výlučne na miestach, kde sa zväčšuje (a následne prípadne opäť zmenšuje) šírka krajnice alebo kde ide o primerané predĺženie šrafovania podľa bodu 1,
3. ak ide o spoločný manipulačný priestor dvojice parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím.

Z uvedeného vyplýva, že na krajniciach sa vyšrafovaný priestor nesmie vyznačovať s výnimkou prípadov, kde dochádza k rozšíreniu krajnice, typicky pri zániku jazdného pruhu.

Vyšrafovaný priestor sa tiež nevyznačuje pred stredovými deliacimi ostrovčekmi obchádzanými z oboch strán vo vzájomne opačných smeroch premávky, ak je šírka takéhoto ostrovčeka menšia ako šírka jazdných pruhov (pozri napr. obrázok 7).

4.4.2 Cikcak čiara (Z 621)

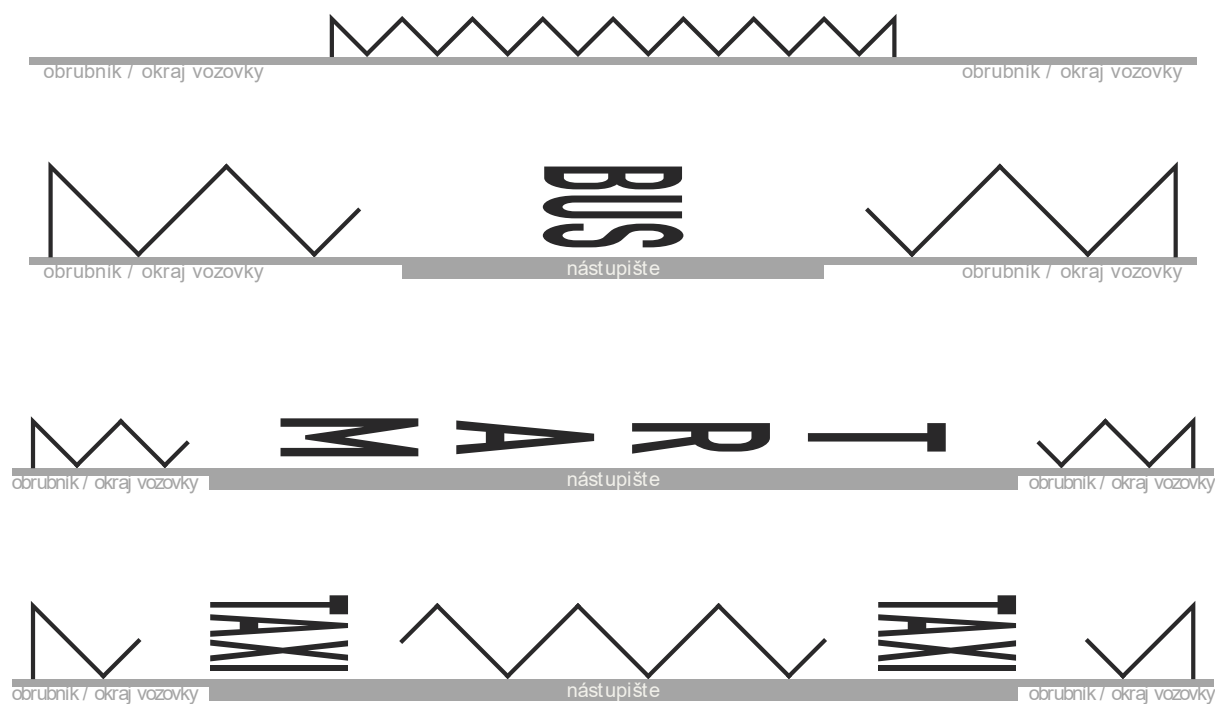
4.4.2.1 Tvary a rozmery

Cikcak čiara je súvislá lomená čiara s hrúbkou 0,12 m. Začína sa a končí sa ťahmi kolmými na os vozovky a jednotlivé šikmé ťahy medzi nimi sú orientované v pomere 1 : 1 medzi pozdĺžnym a priečnym smerom. Šírka priestoru vyznačeného cikcak čiarou je 0,75 – 1,5 m. Cikcak čiara začína aj končí pri okraji vozovky.

Ak sa cikcak čiara vyznačuje v úseku, kde sa vyznačuje aj vonkajšia okrajová čiara, nahrádza cikcak čiara vo svojej dĺžke vonkajšiu okrajovú čiaru, pričom v prípade širokej krajnice smie byť orientovaná tiež smerom k vonkajšiemu okraju cesty („zrkadlo“).

Ak sa cikcak čiara vyznačuje medzi pozdĺžnymi alebo kolmými parkovacími miestami, integruje sa s čiarami vyznačujúcimi parkovacie miesta (Z 622), ktoré nahrádzajú počiatočný a koncový kolmý ťah.

Ak sa cikcak čiarou vyznačuje zastávka vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb vo všeobecnom jazdnom pruhu alebo stanovište vozidiel taxislužby, je čiara prerušená (prerušenie je vždy v priečnom strede priestoru vyznačeného cikcak čiarou) a do priestoru jej prerušenia sa umiestni nápis BUS, TRAM, resp. TAXI; nápis sa v prípade dlhšej zastávky alebo stanovišťa opakuje. Nápis môže byť usporiadaný priečne alebo pozdĺžne. Spôsob umiestnenia takejto cikcak čiary a jej možné úpravy pozri v 2.9.2.2 (zastávky vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb) a 2.9.3.1 (stanovišťa taxíkov).



Obrázok 47: Príklady rôznych variantov použitia cikcak čiary

Ak je priestor vyznačený cikcak čiarou kratší ako 3,0 m (napr. pri kontajnerovom stojisku), možno ju vyhotoviť v N-forme, kedy obsahuje len jeden šikmý ťah a koncový kolmý ťah preto nekončí pri okraji vozovky. Pomer medzi pozdĺžnym a priečnym smerom šikmého ťahu v tomto prípade smie byť od 1 : 1 po 2 : 1 a prípustná šírka priestoru vyznačeného cikcak čiarou je 0,75 – 1,5 m.



Obrázok 48: Použitie cikcak čiary v N-forme

4.4.2 Použitie

Používanie cikcak čiary na zastávkach vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb a na stanovištiach taxíkov pozri v 2.9.2 a 2.9.3.

Na vyznačenie iných zákazov státia sa cikcak čiara používa spravidla samostatne bez Z 271 Zákaz státia na vyznačenie zákazu státia najmä na:

1. krátkych úsekoch, kde by použitie zvislých značiek nebolo vhodné, napr. pred kontajnerovými stojiskami,
2. na miestach, kde s ohľadom na miestne pomery nie je možné vhodným spôsobom umiestniť Z 271 Zákaz státia, prípadne objektívne hrozí riziko prehliadnutia zvislej značky, napr. tam, kde sa striedajú úseky s povoleným a zakázaným státím a parkujúce vozidlá by zvislú značku mohli prekryvať,
3. ako upozornenie na zákaz státia vyplývajúci zo všeobecných pravidiel cestnej premávky tam, kde to nemusí byť na prvý pohľad zjavné.

Tam, kde je v zmysle všeobecnej úpravy cestnej premávky zakázané zastavenie aj státie, sa smie cikcak čiarou tento zákaz obmedziť len na státie, napr. v súvislosti s bodom 2 vyššie.

Výnimočne s cikcak čiarou sme použiť spoločne so Z 271 Zákaz státia, v takom prípade sa však úsek platnosti Z 271 musí zhodovať s úsekom, na ktorom je vyznačená cikcak čiara.

4.4.3 Parkovacie miesta (Z 622)

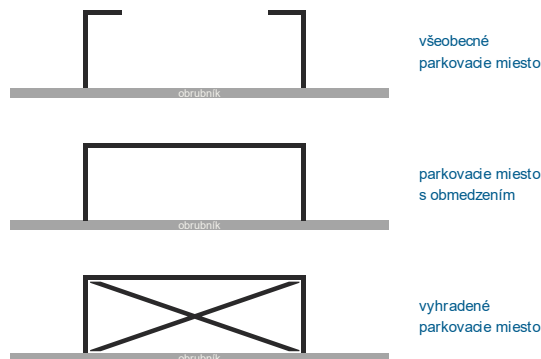
Čiary na vyznačenie parkovacích miest sa vyznačujú ako súvislé čiary hrúbky 0,12 m.

Čiary vyznačujú vonkajší obvod parkovacieho miesta. Nevyznačujú sa z tých strán parkovacieho miesta, z ktorých je toto miesto vymedzené stavebne, napr. obrubníkom, stenou a pod.

Jednotlivé druhy vyznačených parkovacích miest v zmysle 2.13.1 sa pri vyznačovaní odlišujú nasledovne (pozri obrázok 49):

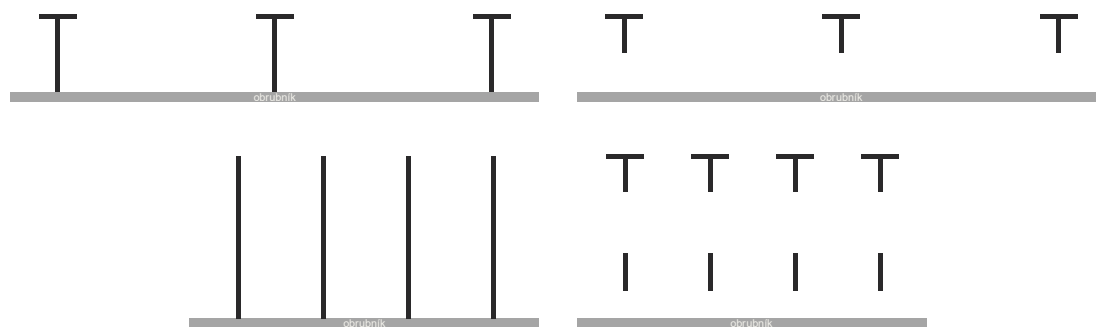
- **všeobecné parkovacie miesta** sa na strane, z ktorej sa do parkovacieho miesta vchádza, nevymedzujú čiarou (sú „otvorené“); pri pozdĺžnom státí a v prípade úsporného spôsobu vyznačenia (pozri nižšie) sa pridáva 1 m dlhá čiara na okrajoch (pozri jednotlivé vzorové listy v [T8]),
- **parkovacie miesta s obmedzením** sa na strane, z ktorej sa do parkovacieho miesta vchádza, vymedzujú súvislou čiarou (sú „zatvorené“), zároveň vo vnútri parkovacieho miesta s obmedzením možno vyznačiť symbol účastníka (napr. symbol osoby so zdravotným postihnutím alebo nápis TAXI) alebo symbol účelu (napr. symbol dobíjacej stanice) v súlade so zvislou dopravnou značkou, ktorá dané miesto označuje,
- **vyhradené parkovacie miesta** sa na strane, z ktorej sa do parkovacieho miesta vchádza, vymedzujú súvislou čiarou (sú „zatvorené“) a cez vnútorný priestor parkovacieho miesta sa vyznačí symbol vyhradenia („prečiarknutie“).

K rozmerom parkovacích miest pozri 2.12.



Obrázok 49: Vyznačovanie parkovacích miest podľa ich druhu

Všeobecné parkovacie miesta môžu byť vyznačené tzv. úsporným spôsobom, kedy sa obvod parkovacieho miesta vyznačuje prerušovane, pozri obrázok 50.



Obrázok 50: Úplné (vľavo) a úsporné (vpravo) vyznačenie všeobecných parkovacích miest

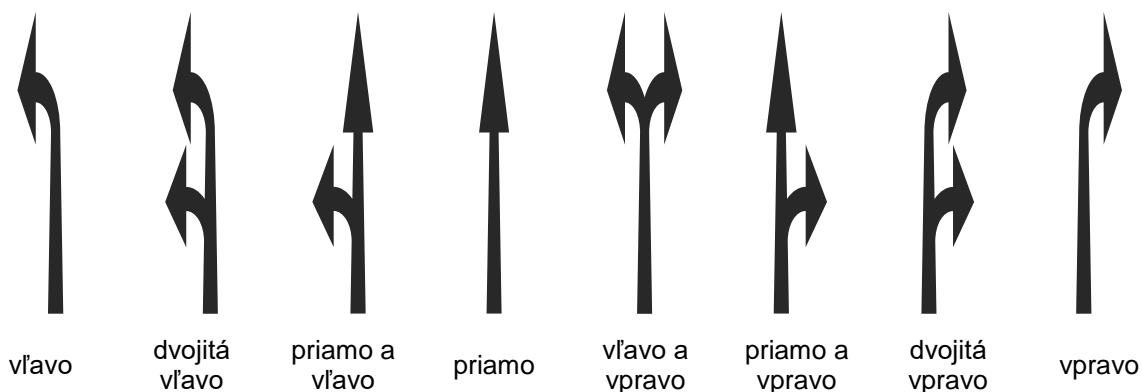
Miesta s plateným alebo časovo obmedzeným stáťím bez ďalších obmedzení sa vyznačujú ako všeobecné parkovacie miesta. Mimo areálov s regulovaným vjazdom (napr. parkovacie garáže, platené parkoviská) sa miesta s plateným alebo časovo obmedzeným stáťím smú vyznačiť modrou farbou; pozri tiež 4.1.4.3.

Na parkovacích pruhoch sa jednotlivé parkovacie miesta nevyznačujú.
Podrobnosti o používaní Z 622 pozri v 2.12.

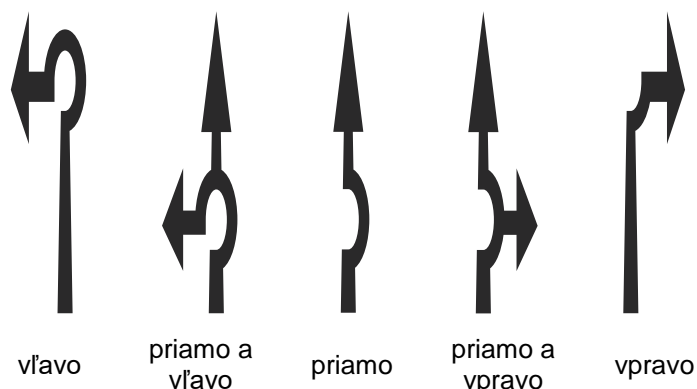
4.5 Symboly

4.5.1 Smerová šípka (Z 630)

Prípustné smerové šípky, ktoré možno použiť na ceste, uvádza obrázok 51 a obrázok 52.



Obrázok 51: Prípustné smerové šípky pred križovatkou



Obrázok 52: Prípustné smerové šípky pred turbínovým kruhovým objazdom

Základná dĺžka smerových šípok je 5,0 m. Šírka jednotlivých šípok sa odvíja od ich tvaru a je určená na príslušných vzorových listoch, pozri [T8].

V nasledujúcich prípadoch sa smerové šípky vyznačujú v rozmeroch odvodených od základných rozmerov:

- na diaľnici majú dĺžku zodpovedajúcu 150 % základnej dĺžky a šírku zodpovedajúcu 120 % šírky smerových šípok vyobrazených v základnej dĺžke,
- v upokojenom premávkovom priestore a na cyklistickej infraštruktúre majú dĺžku zodpovedajúcu 50 % základnej dĺžky a šírku zodpovedajúcu 60 % šírky smerových šípok vyobrazených v základnej dĺžke.
- v kombinácii s nápisom BUS alebo symbolom bicykla majú dĺžku 50 % základnej dĺžky a šírku zodpovedajúcu 60 % šírky smerových šípok vyobrazených v základnej dĺžke; medzera medzi šípkou a nápisom, resp. symbolom je 0,5 m.

Používanie smerových šípok bližšie upravuje [T6].

4.5.2 Predbežná šípka (Z 631)

Predbežná šípka má rozmery 5,0 x 2,5 m (dĺžka x šírka). Môže smerovať vľavo alebo vpravo. Ak je predbežná šípka umiestnená v rámci varovnej čiary, smie byť ťah varovnej čiary a symbolu predbežnej šípky integrovaný – spôsob integrácie pozri v [T8], VL 631-25.

Predbežná šípka sa vyznačuje výlučne:

1. pred ukončením priebežného jazdného pruhu, a to v jeho osi; značka sa zásadne nesmie vyznačovať v pripájacom či inom manévrovacom pruhu a pod.,²⁴⁴
2. pred miestom, kde sa mimo obce stredová čiara mení z prerušovanej na súvislú alebo na jednostrannú prerušovanú, ktorú je povolené prechádzať len opačnom smere premávky: takéto predbežné šípky sa vyznačujú ako integrované s ťahom varovnej čiary.

4.5.3 Koridor pre cyklistov (Z 635)

Symbol má rozmery 2,1 x 0,7 m (dĺžka x šírka).

Pri priestorových obmedzeniach možno výnimočne použiť symbol v zmenšených rozmeroch 1,5 x 0,5 m (dĺžka x šírka).

Značka Koridor pre cyklistov sa vyznačuje len v upokojených premávkových priestoroch na vozovkách bez ďalšieho vodorovného dopravného značenia, kde nie je možné vyznačiť cyklistický pruh alebo ochranný pruh pre cyklistov. Symbol sa umiestňuje približne v osi pomyselného jazdného pruhu, nie pri okraji vozovky.

Značka sa nevyznačuje na cyklistickej infraštruktúre – na tento účel slúži symbol bicykla.

4.6 Iné značky

4.6.1 Vymedzenie

Inými vodorovnými značkami sú čiary, symboly, nápisy a vyobrazenia zvislých značiek na povrchu cesty,²⁴⁵ ktoré možno vyznačovať len podľa vzorov uvedených v predpisoch schválených Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky.²⁴⁶

Tieto TP v nasledujúcich článkoch určujú základné iné vodorovné značky a ich použitie, presné vzory vyobrazenia definujú [T8], ktoré tiež môžu definovať ďalšie iné vodorovné značky.

4.6.2 Iné čiary

4.6.2.1 Cyklistická okrajová čiara

Čiary oddeľujúce pruh pre chodcov od pruhu pre cyklistov na oddelenej cestičke pre chodcov a cyklistov sa vyznačujú ako súvislé a to tak, že sa ich os nachádza na hranici oboch premávkových priestorov. Na spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov sa tieto čiary zásadne nevyznačujú.

Špeciálna cestička, ktorá nie je od okolitých premávkových priestorov dostatočne stavebne oddelená sa oddelí vizuálne vyznačením súvislých čiar. To sa týka najmä cestičiek pre cyklistov, ktoré tvoria časť chodníka alebo ktoré vedú cez napr. námestie alebo cez iný obdobný priestor. Podľa potreby sa na takejto cestičke vyznačia tiež symboly bicykla a cestička sa podfarbí červenou farbou.

²⁴⁴ [Z19] Príloha č. 6, časť IV, bod 2

²⁴⁵ [Z19] § 10 ods. 5

²⁴⁶ [Z19] § 29 ods. 2

Cyklistická okrajová čiara sa tiež smie vyznačiť na cyklistickej infraštruktúre tam, kde jej okraj nemusí byť dobre viditeľný. V takom prípade sa medzi takouto čiarou a okrajom spevnenej časti cyklistickej infraštruktúry ponechá voľný priestor o šírke cca 0,10 m.

Hrúbka cyklistických okrajových čiar je 0,10 m.

4.6.2.2 Cyklistické stredové čiary

Na obojsmernej cyklistickej infraštruktúre možno vymedziť ich protismerné časti vyznačením cyklistickej stredovej čiary.

Cyklistické stredové čiary sú vždy prerušované. Na cyklistickej infraštruktúre sa nepoužíva súvislá čiara na oddelenie protismerných častí obojsmerného úseku: v prípade potreby sa najmä v zákrutách a na vrcholoch stúpaní cyklistická stredová čiara smie vyznačiť ako varovná.

Dĺžka ťahu / dĺžka medzery sú nasledovné:

- stredová čiara: 0,5 / 3,0 m (vzorkovanie 1 : 6),
- stredová varovná čiara: 3,0 / 0,5 m (vzorkovanie 6 : 1).

Jednoduché cyklistické stredové čiary sa smú vyznačovať len ak je šírka danej cyklistickej infraštruktúry $\geq 2,5$ m a dvojité cyklistické len ak je šírka danej cyklistickej infraštruktúry $\geq 4,5$ m

Tabuľka 42: Formy a parametre cyklistických stredových čiar

Druh	Hrúbka	Vzorka	Tvar	Varianty
prerušovaná	tenká	1 : 6	- - - - -	T 0,5/3
		6 : 1	_____	T 3/0,5
dvojitá prerušovaná	tenká	1 : 6	= = = = =	D 0,5/3
		6 : 1	=====	D 3/0,5

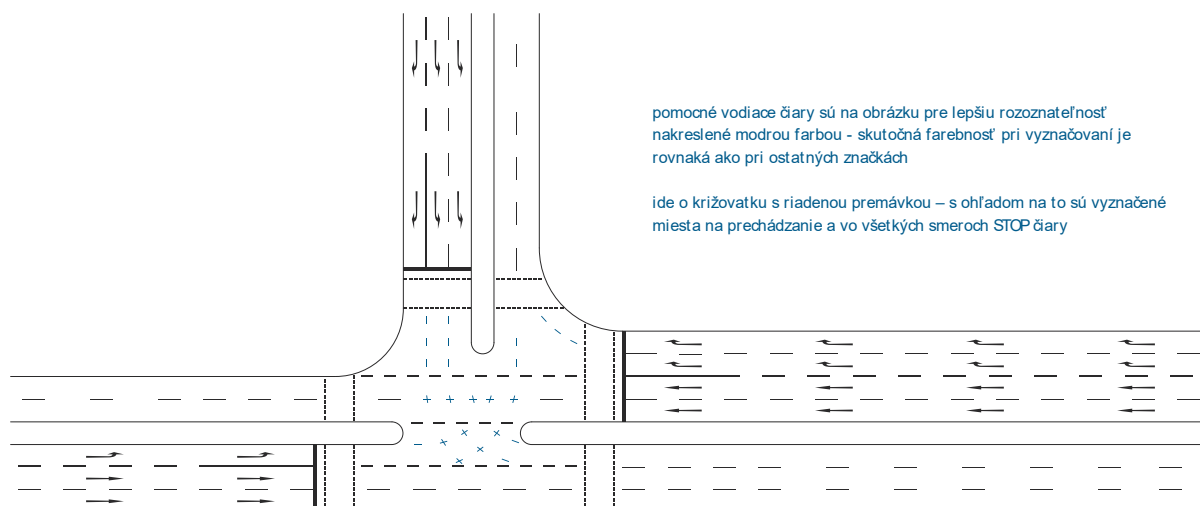
Hrúbka cyklistických stredových čiar vrátane dvojitých je 0,1 m. Medzera medzi ťahmi dvojitej čiary je 0,1 m a možno ju rozšíriť na $\leq 0,3$ m.

4.6.2.3 Pomocné vodiace čiary v rozľahlých premávkových priestoroch

V rozľahlých kolíznych priestoroch nemusia byť pozdĺžne čiary dostatočné na vedenie cestnej premávky, najmä pri viacpruhových ľavých odbočeniach alebo viacpruhových pripojeniach a križovaniach vedľajších ciest. V takýchto situáciách sa dopĺňajú pomocné vodiace čiary.

Používajú sa dva druhy pomocných vodiacich čiar:

- tam, kde sa jazdný prúd vozidiel nekrižuje s iným jazdným prúdom vozidiel, ani sa jazdné prúdy vozidiel nerozdeľujú ani nespájajú, sa vyznačujú pomocné vodiace čiary na okrajoch pomyselného jazdného pruhu ako tenké s dĺžkou ťahu 1,0 m a dĺžkou medzery 1,0 – 3,0 m,
- tam, kde sa jazdné prúdy vozidiel vzájomne križujú, sa vyznačujú pomocné vodiace čiary ako tenké s dĺžkou 1,0 m na okrajoch pomyselných jazdných pruhov a to tam, kde sa vzájomne križujú okraje pomyselných jazdných pruhov, pričom takéto čiary sú z podstaty vecí vždy (aspoň) dve vzájomne prekrížené; na účel vyznačenia týchto čiar sa v nevyhnutnom rozsahu prerušia vodiace, príp. stredové čiary v smere hlavnej cesty, nie však okrajové, deliace a špeciálne.



Obrázok 53: Pomocné vodiace čiary v rozľahlom kolíznom priestore

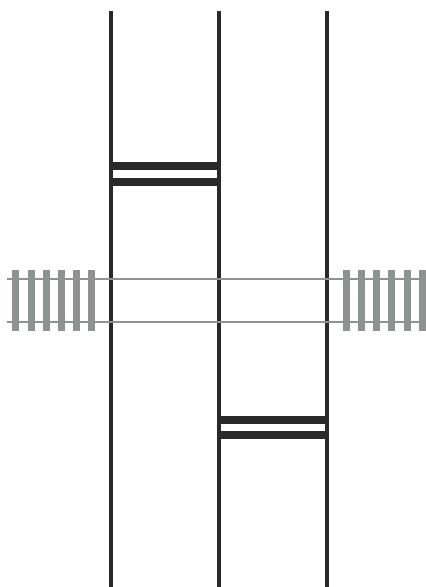
Na miestach, kde sa jazdné prúdy vozidiel rozdeľujú alebo spájajú, sa už pomocné vodiace čiary nevyznačia. Pomocné vodiace čiary sa vyznačujú len v nevyhnutnom rozsahu tak, aby sa neobmedzila vodiaca funkcia ostatných čiar v smere cesty s prednosťou v jazde.

Pomocné vodiace čiary možno tiež použiť samostatne v iných rozľahlých premávkových priestoroch (napr. veľké plochy určené na nakládku a vykládku, priemyselné areály a pod.).

4.6.2.4 Priecestná čiara

Priecestná čiara je priečna dvojité súvislá čiara s hrúbkou oboch čiar 0,25 m a medzerou medzi oboma čiarami 0,25 m. Na cyklistickej infraštruktúre majú čiary hrúbku 0,15 m a medzeru medzi oboma čiarami 0,15 m.

Na priecestiach, kde je použitá Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!, sa namiesto priecestnej čiary vyznačuje Z 604 STOP čiara.



Obrázok 54: Priecestné čiary

4.6.2.5 Spomaľovacia čiara

Spomaľovacia čiara má tvar blesku, hrúbka čiary je 0,12 m.

Dĺžka koncového kolmého ťahu je 2,5 m, celková dĺžka je 15 m, pričom jednotlivé ťahy majú postupne v pozdĺžnom priemete 1, 2, 3, 4 a 5 m (v smere od konca). V upokojenom premávkovom priestore možno použiť zmenšenú čiaru, kde dĺžka koncového kolmého ťahu je 1,5 m a celková dĺžka čiary a jednotlivých ťahov je polovičná oproti základnému prevedeniu.

Spomaľovacia čiara sa používa ako upozornenie na miesto, kde bude vodič musieť pravdepodobne spomaliť až zastaviť, najmä ak je potreba takéhoto spomalenia až zastavenia v kontexte danej cesty málo očakávateľná (napr. pred priecestím, priechodom pre chodcov alebo cyklistov mimo križovatky, pred križovatkou, kde sa dovedy hlavná cesta mení na vedľajšiu a pod.).

Čiara začína mimo obce cca 60 m a v obci cca 40 m pred miestom, na ktoré sa upozorňuje; v upokojených premávkových priestoroch sa smie táto vzdialenosť prípadne skrátiť až na cca 20 m.



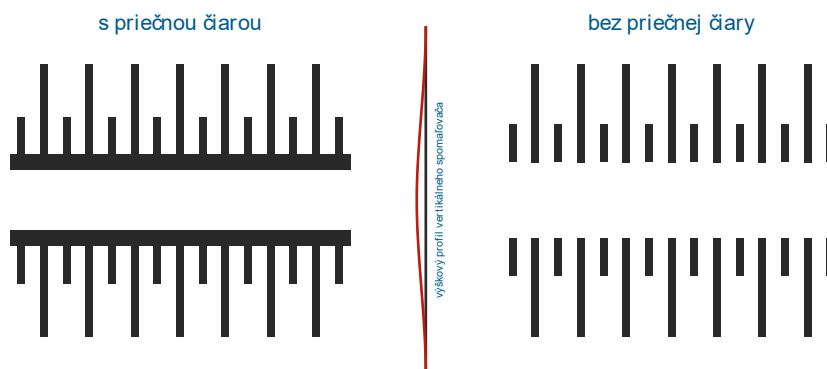
Obrázok 55: Spomaľovacia čiara

4.6.3 Iné symboly

4.6.3.1 Označenie vertikálneho spomaľovacieho prvku alebo nájazdu do vyvýšeného premávkového priestoru

Vertikálne spomaľovače a vyvýšené premávkové priestory sa označujú pozdĺžne orientovanými čiarami v smere od spomaľovacieho prvku, striedavo krátke a dlhé. Poľa potreby sa dopĺňa tiež priečna čiara. Použitie týchto značiek v závislosti od charakteristík zodpovedajúceho spomaľovacieho prvku pozri v [T6], čl. 6.2.

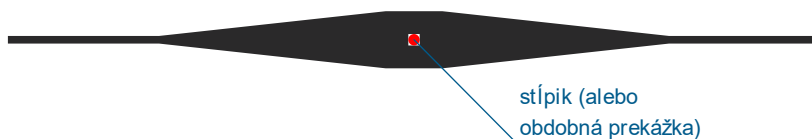
Spomaľovacie prahy musia mať čierno-žlté farebné vyhotovenie a osobitne sa vodorovnými značkami neoznačujú.



Obrázok 56: Označenie vertikálneho spomaľovacieho prvku

4.6.3.2 Označenie stĺpika na cyklistickej infraštruktúre

Označenie varuje cyklistov pre stĺpikom (alebo obdobnou prekážkou) na cyklistickej infraštruktúre, ktorý slúži na fyzické zamedzenie vjazdu iných vozidiel na túto infraštruktúru.



Obrázok 57: Označenie stĺpika na cyklistickej infraštruktúre

4.6.3.3 Protismerná šípka

Protismerná šípka slúži ako upozornenie na jednosmernú premávku, najmä na zastavenie vodičov, ktorí omylom vošli do protismeru. Primárne použitie je na výjazdových vetvách z diaľnice alebo obdobnej smerovo rozdelenej cesty, smie sa však použiť aj iných miestach, kde je to z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky potrebné. Na tento účel sa nesmú používať Z 630 Smerové šípky.

Značka sa tiež nesmie kombinovať so Z 630 Smerové šípky, a to ani ako sa tieto vyznačujú v iných jazdných pruhoch na danom mieste.



Obrázok 58: Protismerná šípka (z pohľadu vodiča jazdiaceho v protismere)

4.6.3.4 Šípka na otočenie

Šípka na otočenie sa vyznačuje výhradne v jazdnom pruhu, ktorý je určený výlučne na otočenie, bez ohľadu na to, či sa manéver otočenia nachádza v križovatke alebo mimo križovatky.

V jazdných pruhoch, ktoré sú určené na jazdu aj v iných smeroch, sa šípka na otočenie nesmie vyznačovať.²⁴⁷



Obrázok 59: Šípka na otočenie

4.6.4 Vyobrazenia zvislých značiek alebo ich významových symbolov

Vyobrazenia zvislých dopravných značiek vyobrazené na povrchu vozovky alebo inej dopravnej plochy môžu byť buď vo farebnom vyhotovení zodpovedajúcom zvislým dopravným značkám („plnofarebné vyhotovenie“) alebo len v bielej farbe. Tieto vyobrazenia sú v pozdĺžnom smere predĺžené oproti základnému vyobrazeniu na zvislej dopravnej značke.

²⁴⁷ Z 630 Smerové šípky nezakazuje otáčanie vozidiel, ide o iné manévry. Ak je teda napr. vyznačený odbočovací pruh vľavo a v ňom vyznačené smerové šípky vľavo, stále to umožňuje vodičovi sa otáčať (za predpokladu, že otáčanie nie je zakázané iným spôsobom, napr. Z 215 Zákaz otáčania). Toto rovnako platí vo vzťahu k Z 210, Z 211 a Z 215: tieto nezakazujú otáčanie.

Základné rozmery vyobrazených značiek sú (dĺžka x šírka):

- výstražné značky v tvare trojuholníka: 4,5 x 1,8 m,
- regulačné značky v tvare kruhu: 4,5 x 1,5 m,
- značka Daj prednosť v jazde: 4,5 x 1,8 m.

Podľa miesta vyznačenia sa základné rozmery upravujú nasledovne:

- na diaľnici: dĺžka 150 %, šírka 140 %,
 - mimo diaľnice: dĺžka 100 %, šírka 100 %,
 - v upokojených premávkových priestoroch: dĺžka 50 %, šírka 70 %,
 - na cyklistickej infraštruktúre: dĺžka 50 %, šírka 70 %.

Značka Stoj, daj prednosť v jazde! sa na povrchu vozovky nevyobrazuje. Namiesto nej sa použije nápis STOP. Značka Daj prednosť v jazde sa na povrchu vozovky vyznačuje výlučne v bielej farbe; plnofarebné vyobrazenie je neprípustné.

Upozornenie na najvyššiu dovolenú rýchlosť vyplývajúcu zo všeobecných pravidiel cestnej premávky sa na povrchu vozovky nevyznačuje vyobrazením príslušnej zvislej dopravnej značky, ale číslom vyjadrujúcej príslušnú rýchlosť v km/h.

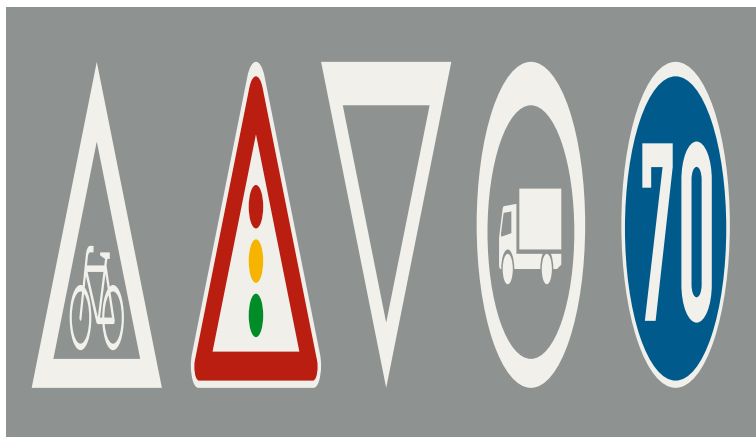
Upozornenie na hranicu regulačnej zóny sa vyznačuje dvojicou priečných čiar hrúbky 0,15 m a 0,3 m vzdialených od seba 0,55 m a nápisom ZÓNA. V prípade zóny najvyššej dovolenej rýchlosti sa navyše vyznačí číslo vyjadrujúce rýchlosť v km/h a toto upozornenie možno vnútri zóny opakovať, pri opakovaní sa však vynecháva dvojica priečných čiar.

Významové symboly sa na povrchu vozovky vyznačujú v dĺžke 4,0 m mimo diaľnice a v dĺžke 6,0 m na diaľnici. Šírka je potom daná tvarom príslušného symbolu. Významové symboly sa vyznačujú v bielej farbe.

Významový symbol parkoviska sa nahrádza nápisom „P“ v písme Regular rozšírenom o 50 % a významový symbol parkoviska P+R sa nahrádza nápisom „P+R“ v písme Narrow.

Symbol bicykla sa štandardne vyznačuje v rozmeroch 2,0 x 1,0 m (dĺžka x šírka). V predsunutom priestore pre cyklistov a na iných väčších plochách sa vyznačuje v rozmeroch 2,8 x 1,4 m a pri nedostatku priestoru v rozmeroch 1,4 x 0,7 m.

Vyobrazenie jednotlivých prípustných zvislých značiek a ich významových symbolov na povrchu vozovky alebo inej dopravnej plochy presne špecifikuje [T8] na jednotlivých variantoch vzorových listov 657 až 680.



Obrázok 60: Príklady vyobrazenia ZDZ na povrchu vozovky

Ak má vyobrazenie zvislej dopravnej značky na povrchu vozovky upozorňovať na zvislú dopravnú značku, vyznačuje sa približne v jej úrovni alebo v primeranej vzdialenosti pred ňou (platí najmä pre Z 201 Daj prednosť v jazde!), pričom sa následne môže opakovať, ak táto značka platí v dlhšom úseku. Opakovanie však nesmie byť častejšie ako cca 30 sekúnd jazdy najvyššou dovolenou rýchlosťou.

Vyobrazenie výstražnej značky na povrchu vozovky sa smie použiť aj bez príslušnej zvislej značky, najmä v obci. Vyobrazenie regulačnej značky na povrchu vozovky sa smie použiť aj bez príslušnej zvislej značky, ak ide o upozornenie na všeobecné pravidlo cestnej premávky. Pre opakovanie takto použitých značiek rovnako platí posledná veta predchádzajúceho odseku.

Uvedené rovnako platí pre nápisy nahradzujúce vyobrazenie zvislej značky.

4.6.5 Písmo a nápisy

4.6.5.1 Rezy písma

Nápisy na vozovke sa vyznačujú v troch rezoch písma:

- Regular – základné písmo,
- Narrow – zúžené písmo,
- Wide – rozšírené písmo.

Spravidla sa používa písmo Regular. Písmo Narrow sa použije výlučne pri nedostatku priestoru (dostupnej šírky). Písmo Wide sa smie použiť pri veľmi krátkych nápisoch, napr. pri vyznačovaní medzinárodných poznávacích značiek, pod podmienkou zachovania dostatočného odstupu k iným VDZ, najmä k pozdĺžnym čiaram.

Vzory písma Regular pre základnú dĺžku (4,0 m) vyobrazuje obrázok 61, tvary znakov v ostatných rezoch a dĺžkach sa od písma Regular odvodzujú podľa 4.6.5.3. Presné tvary jednotlivých znakov a metriku písma špecifikuje [T8] v čl. 3.4 a na VL 690 až 692.

4.6.5.2 Dĺžka písma

Nápisy na vozovke sa vyznačujú v troch dĺžkach nasledovne:

- na diaľnici: 6,0 m,
- mimo diaľnice: 4,0 m,
- v upokojených premávkových priestoroch a na cyklistickej infraštruktúre: 2,0 m.

Na vjazde do a výjazde z upokojeného premávkového priestoru sa používa písmo dĺžky 4,0 m, pričom ak je to účelné, možno písmo dĺžky 4,0 m použiť aj v upokojenom premávkovom priestore.

Písmom dĺžky 2,0 m sa okrem toho používa pri kombináciách nápisov s inými značkami, napr. kombinácia nápisu BUS so smerovou šípkou a na vyznačenie nápisu ZÓNA. Písmom dĺžky 2,0 m sa smie tiež použiť v prípade priestorových obmedzení pri pozdĺžnom uvádzaní nápisov, napr. pozdĺžny nápis BUS na krátkej zastávke, rovnako ho sa smie písmo dĺžky 2,0 m použiť pri označovaní parkovacieho miesta s obmedzením alebo parkovacieho miesta pre taxíky (nápis TAXI).

Na vyznačenie identifikátora parkovacieho miesta (pozri 4.6.5.4) sa používa písmo dĺžky $\geq 0,4$ m.

4.6.5.3 Základné a odvodené rozmery

Základné tvary a rozmery písma sú definované pre písmo Regular dĺžky 4,0 m. Ide o písmo Linear Antiqua Engschrift predĺžené 2,8-násobne a s preťahmi následne predĺženými o 0,5 mm. Vzďialenosť medzi základnou a verzáľkovou doťahnicou je 3,92 m, dolné a horné preťahy pod a nad doťahnicami sú 0,04 m (spolu teda 4,0 m).

Tvary a rozmery znakov, ako aj šírky medzier medzi znakmi sa pre ostatné rezy a dĺžky písma odvodzujú prostredníctvom lineárnych koeficientov. Pre dĺžku tento koeficient zodpovedá pomeru dĺžky príslušného písma k základnej dĺžke 4,0 m (t. j. 0,5 / 1,0 / 1,5). Koeficienty pre šírku znakov a medzery medzi znakmi uvádza tabuľka 43.

Tabuľka 43: Koeficienty šírky znakov a medzier podľa rezov a dĺžok písma

Rez	Dĺžka 2,0 m	Dĺžka 4,0 m	Dĺžka 6,0 m
Narrow	0,4	0,8	1,0
Regular	0,6	1,0	1,2
Wide	0,8	1,2	1,4

Na vyznačenie identifikátora parkovacieho miesta (pozri 4.6.5.4) sa používa písmo Regular alebo Wide s osobitnou dĺžkou, ktorá je $\geq 0,4$ m, pričom rozmery a tvary sa odvodnia pomerne z daného písma dĺžky 4,0 m.

Á Ä Å Ç È É Ê Ë Ì Í
 Ĵ Ķ Ĺ Ľ Ļ Ą Ć Ĉ Ċ Ď Ę Ğ ħ Ĩ Ĵ
 Š Ť Ţ Ť Ů Ú ů ŵ Ŷ ŷ Ź Ž
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Obrázok 61: Tvary písma Regular pre dĺžku 4,0 m

4.6.5.4 Vyznačovanie nápisov

Nápismi na vozovke sa vyznačujú len stručné nápisy a údaje, pričom sa používajú len veľké písmená (verzálky) a číslice. Nápis obsahuje najviac 4 znaky, s výnimkou čísel parkovacích miest.

Nápisy na vozovke majú charakter symbolov. To znamená, že neuvádzajú žiadne komplexnejšie informácie, iba stručné skratky a označenia s vopred určeným významom. Jednotlivé používané nápisy sú uvedené na príslušných vzorových listoch. Ide najmä o:

- označenia vyhradených pruhov, zastávok a stanovišť (BUS, TRAM, TAXI),
- nápisy STOP a ZÓNA ako upozornenia na zvislú dopravnú značku (pozri 4.6.4),
- čísla vyjadrujúce najvyššiu dovoľenú rýchlosť (pozri 4.6.4),,
- kódy medzinárodných poznávacích značiek, čísla cestných ťahov kategórie diaľnica v zmysle [Z1] a výnimočne tiež čísla cestných ťahov ciest I. triedy, za účelom orientácie vodičov pri radení do jazdných pruhov pri subtrakcii jazdných pruhov, v priepletok alebo v prípade odbočovacích pruhov, ktorých dĺžka výrazne (cca 2x a viac) presahuje obvyklú dĺžku odbočovacieho pruhu.

Na vozovke možno za účelom orientácie účastníkov cestnej premávky alebo ich upozornenie vyznačiť tiež ďalšie stručné nápisy, ktorých význam je všeobecne známy a jednoznačný, napr. „CLO“, „ZOLL“, „MÝTO“, „TOLL“ a pod. Najmä na hraničných priechodoch a v ich okolí sa takéto nápisy uvádzajú dvojazyčne, pričom ako prvý v smere jazdy sa uvádza slovenský nápis a medzi oboma nápismi je primeraná vzdialenosť.

Skratky a nápisy, ktorých význam nie je všeobecne známy a jednoznačný, ako napríklad skratky okresov používané na evidenčných číslach vozidiel, sa nesmú na vozovke vyznačovať. Taktiež sa nesmú vyznačovať názvy cieľov, a to ani v prípade, ak sú v rozsahu do 4 znakov.

Na parkovacom mieste možno vyznačiť jeho identifikátor (napr. číslo boxu). To je vhodné najmä na identifikáciu vyhradených parkovacích miest.²⁴⁸ Identifikátor sa vyznačuje tak, aby bol pokiaľ možno čitateľný aj v čase, keď na parkovacom mieste stojí vozidlo.

²⁴⁸ Identifikátor vyhradeného parkovacieho miesta resp. jeho nájomcu, vozidla atď. sa nesmie vyznačovať na zvislých dopravných značkách (a ani na tento účel neexistuje dodatková tabuľka), pozri tiež 3.10.3.14. Ak je potrebné jednotlivé vyhradené parkovacie miesta jednoznačne identifikovať, vyznačuje sa identifikátor na povrchu parkovacieho miesta. Formát a systematiku identifikátor tieto TP neurčujú: ide o kompetenciu majiteľa resp. správcu danej cesty. Odporúča sa však, aby identifikátory boli čo najkratšie a zároveň jedinečné v rámci danej ulice, parkoviska a pod. Neodporúča sa používať identifikátory, ktoré sa menia pri zmene nájomcu či iných externých vplyvoch (napr. EČV vozidla je nevhodné).

5 Svetelné signalizačné zariadenia a svetelné signály

5.1 Spoločné ustanovenia

5.1.1 Rozdelenie svetelných signálov

Svetelné signály sa podľa spôsobu dávania signálov na návestidle delia na:

- **prepínané** (rozsah S 800 až S 859):

Tieto signály majú tvar kruhu alebo iný tvar vsadený do tmavého kruhového podkladu, pričom každý signál má na návestidle samostatnú pozíciu (typicky komoru), ktorá môže byť rozsvietená alebo zhasnutá, prípadne môže byť rozsvetovaná prerušovane (výstražné signály). Signály sú na návestidle zoradené zvislo alebo vodorovne.

- **premenné** (rozsah S 860 až S 899):

Tieto signály majú tvar farebných symbolov vyobrazených na tmavej podkladovej ploche tvaru pravouholníka, pričom sa jednotlivé signály zobrazujú na tej istej ploche.

Signály majú 3 základné charakteristiky: farbu, tvar a polohu. Pre signály s regulačnou funkciou platí bezpečnostná zásada, že každé dva rôzne signály sa musia líšiť v 2 charakteristikách; pre ostatné signály postačuje, aby sa každé dva rôzne signály líšili aspoň v jednej charakteristike. Túto zásadu nespĺňajú signály pre vozidlá verejnej dopravy (tzv. guľôčková sústava).

5.1.2 Zoznam svetelných signálov

V cestnej doprave sa používajú svetelné signály, ktoré uvádza tabuľka 44; to zahŕňa aj signály pre dráhové vozidlá v cestnej premávke, ktoré je možné použiť len za určitých okolností..

Tabuľka 44 uvádza číselné označenia svetelných signálov používané v týchto TP a iných technických predpisoch rezortu.

Tabuľka 44: Svetelné signály

Číslo	Význam	Druh
S 801	Signál Stoj pre vozidlá	prepínaný
S 802	Signál Čakaj pre vozidlá	prepínaný
S 803	Signál Voľno pre vozidlá	prepínaný
S 804	Signál Stoj pre vozidlá, smerový	prepínaný
S 805	Signál Čakaj pre vozidlá, smerový	prepínaný
S 806	Signál Voľno pre vozidlá, smerový	prepínaný
S 811	Signál Stoj pre cyklistov	prepínaný
S 812	Signál Čakaj pre cyklistov	prepínaný
S 813	Signál Voľno pre cyklistov	prepínaný
S 814	Signál Stoj pre cyklistov, smerový	prepínaný
S 815	Signál Čakaj pre cyklistov, smerový	prepínaný
S 816	Signál Voľno pre cyklistov, smerový	prepínaný
S 819	Signál označujúci návestidlo pre cyklistov (doplnkový signál podľa [Z19] § 15 ods. 8)	prepínaný
S 820	Signál Stoj pre chodcov	prepínaný
S 821	Signál Voľno pre chodcov	prepínaný
S 822	Signál Stoj pre cyklistov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný
S 823	Signál Voľno pre cyklistov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný
S 824	Signál Stoj pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný

Číslo	Význam	Druh
S 825	Signál Voľno pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný
S 830	Signál Doplnková zelená šípka vľavo v protiľahlom rohu križovatky	prepínaný
S 831	Signál Doplnková zelená šípka pred križovatkou	prepínaný
S 832	Notifikačný signál o križovaní smeru	prepínaný
S 835	Rýchlostný signál	prepínaný
S 836	Rýchlostný signál pre dráhové vozidlá	prepínaný
S 840	Prerušovaný žltý signál	prepínaný
S 841	Prerušovaný žltý signál so symbolom účastníka	prepínaný
S 850	Signál Stoj pre dráhové vozidlá	prepínaný
S 851	Signál Čakaj pre dráhové vozidlá	prepínaný
S 852	Signál Voľno pre dráhové vozidlá	prepínaný
S 853	Signál Voľno pre dráhové vozidlá, smerový	prepínaný
S 855	Signál Výzva pre dráhové vozidlá	prepínaný
S 856	Signál Odjazd pre dráhové vozidlá	prepínaný
S 860	Signál Tento jazdný pruh sa nesmie používať	premenný
S 861	Signál Opustite tento jazdný pruh v smere šípky	premenný
S 862	Signál Tento jazdný pruh sa môže používať	premenný
S 870	Signál Stoj pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy	premenný
S 871	Signál Čakaj pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy	premenný
S 872	Signál Voľno pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy, smerový	premenný
S 880	Rýchlostný signál nad vyznačeným jazdným pruhom	premenný
S 881	Signál časového odpočtu pre signál Stoj	premenný
S 882	Signál časového odpočtu pre signál Voľno	premenný
S 883	Signál časového odpočtu pre dráhové vozidlá	premenný

Čísla signálov s viacerými variantmi sa dopĺňajú vedľajším číslom vyjadrujúcim variant daného signálu (napr. S 805-20 Signál Stoj pre vozidlá smerový, vpravo). Podrobnosti pozri v [T9], čl. 2.1 a 6.

5.1.3 Rozdelenie návěstidiel

Návěstidlá sa podľa umiestnenia a spôsobu ich riadenia delia na hlavné a opakovacie.²⁴⁹

Hlavné návěstidlá sú umiestnené na určenom mieste, spravidla prízemne (pozri 5.2.1) vpravo od premávkového priestoru pre tých účastníkov cestnej premávky, pre ktorých platia. V špecifických prípadoch môžu byť umiestnené na inom mieste, v zmysle požiadaviek uvedených nižšie.

Opakovacie návěstidlá dávajú vždy rovnaký signál ako hlavné návěstidlo, ku ktorému prináležia, čo sa musí zaručiť spôsobom technickej realizácie svetelnej signalizácie. Umiestňujú sa spravidla nad premávkovým priestorom pre tých účastníkov cestnej premávky, pre ktorých platia alebo vľavo od tohto premávkového priestoru, smú sa tiež umiestniť napr. ako predsadené do deliaceho ostrovčeka, vedľa hlavného návěstidla otočené o určitý uhol (typicky návěstidlá pre cyklistov) a pod.

Bližšie požiadavky na použitie opakovacích návěstidiel sú uvedené nižšie. Okrem stanovených výnimiek v zásade platí, že opakovať sa musia návěstidlá so všeobecnými signálmi pre vozidlá, ak sú umiestnené mimo križovatky alebo ak sú umiestnené v križovatke a platia pre priamy smer jazdy (t. j. buď dávajú plné signály alebo dávajú smerové signály obsahujúce priamy smer) alebo ak bez použitia opakovacieho návěstidla nie je možné dosiahnuť požadovaný rozhľad na návěstidlo.

²⁴⁹ Ekvivalentný názov pre hlavné návěstidlo je základné návěstidlo.

Návestidlá s inými ako všeobecnými signálmi pre vozidlá sa opakujú len v špecifických prípadoch. Návestidlá s pruhovými signálmi sú vždy hlavné, umiestnené nad jazdným pruhom, pre ktorý platia a neopakujú sa.

5.1.4 Zoznam návestidiel

V cestnej doprave sa svetelné signály podľa 5.1.2 dávajú na návestidlách, ktoré uvádza tabuľka 45; to zahŕňa aj signály pre dráhové vozidlá v cestnej premávke, ktoré je možné použiť len za určitých okolností.

Tabuľka 45 uvádza číselné označenia návestidiel používané v týchto TP a iných technických predpisoch rezortu.

Tabuľka 45: Svetelné signalizačné zariadenia (návestidlá svetelných signálov)

Číslo	Význam	Druh
Z 901	Návestidlo signálov pre vozidlá 3-farebné	prepínaný
Z 902	Návestidlo signálov pre vozidlá 2-farebné	prepínaný
Z 903	Návestidlo signálov pre vozidlá doplnené signálom označujúcim návestidlo pre cyklistov.	prepínaný
Z 904	Návestidlo signálov pre cyklistov	prepínaný
Z 910	Návestidlo signálov pre chodcov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný
Z 911	Návestidlo signálov pre cyklistov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný
Z 912	Návestidlo signálov pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku	prepínaný
Z 915	Návestidlo doplnkovej zelenej šípky vľavo v protihlomu rohu križovatky	prepínaný
Z 916	Návestidlo doplnkovej zelenej šípky pred križovatkou	prepínaný
Z 917	Návestidlo notifikačného signálu o križovaní smeru	prepínaný
Z 920	Návestidlo rýchlostného signálu	prepínaný
Z 921	Návestidlo rýchlostného signálu pre dráhové vozidlá	prepínaný
Z 925	Návestidlo prerušovaného žltého signálu jednoduché	prepínaný
Z 926	Návestidlo prerušovaného žltého signálu dvojité	prepínaný
Z 930	Návestidlo signálov pre dráhové vozidlá	prepínaný
Z 940	Návestidlo pruhových signálov	premenný
Z 941	Návestidlo signálov pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy	premenný
Z 945	Návestidlo rýchlostného signálu nad vyznačeným jazdným pruhom	premenný
Z 946	Návestidlo časového odpočtu	premenný
Z 947	Návestidlo časového odpočtu pre dráhové vozidlá	premenný

Čísla návestidiel s viacerými variantmi sa dopĺňajú vedľajším číslom vyjadrujúcim variant daného návestidla (napr. Z 901-25 Návestidlo signálov pre vozidlá, smer priamo a vpravo). Vedľajšie číslo sa odvodzuje od vedľajšieho čísla dávaných signálov, pozri [T9] čl. 2.1.

5.2 Prepínané signály

5.2.1 Rozmery prepínaných signálov

Prepínané svetelné signály sa používajú v troch veľkostiach s priemermi svetelného poľa:

- veľkosť 1 – malá: 100 mm,
- veľkosť 2 – stredná: 200 mm,
- veľkosť 3 – veľká: 300 mm.

Priemerom svetelného poľa sa myslí priemer čelnej plochy optickej jednotky, teda v prípade signálov v tvare kruhu priemer týchto signálov a v prípade signálov iných tvarov (napr. šípka, bicykel) priemer kruhovej plochy, do ktorých je príslušný signál vsadený v súlade s vyobrazením podľa [T9].

Ak nie je ďalej uvedené inak, používajú sa prepínané svetelné signály nasledovne:

- prízemné umiestnenie (dolný okraj návěstidla vo výške $\leq 3,5$ m): veľkosť 2,
- výškové umiestnenie (dolný okraj návěstidla vo výške $> 3,5$ m): veľkosť 3.

V obci na úseku s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≤ 50 km/h možno použiť veľkosť 2 aj pri výškovom umiestnení.

Na jednom návěstidle sa nesmú kombinovať rôzne veľkosti jednotlivých signálov. Ak sú viaceré návěstidlá umiestnené vedľa seba, musia mať signály na týchto návěstidlách rovnakú veľkosť.

5.2.2 Návěstidlá prepínaných signálov

5.2.2.1 Okraje návěstidiel

Ak sa v týchto TP odkazuje na okraj návěstidla, myslí sa tým okraj vrátane akýchkoľvek montážnych prvkov, ktoré sú súčasťou návěstidla, napr. kontrastných štítov, clôn, konzol a pod. Vnútorým okrajom návěstidla sa rozumie jeho bočný okraj bližšie k premávkového priestoru pre vozidlá a vonkajším okrajom jeho bočný okraj ďalej od premávkového priestoru pre vozidlá.

5.2.2.2 Umiestňovanie

Návěstidlá sa umiestňujú tak, aby z ich orientácie bolo zrejmé, na ktorých účastníkov cestnej premávky sa vzťahujú a aby pre týchto účastníkov boli včas a dostatočne viditeľné. Umiestňujú sa na stožiare alebo výložníky, prípadne na portálové alebo obdobné konštrukcie.

V priebehu súvislého úseku cesty s viacerými križovatkami s riadenou premávkou alebo inými miestami s riadením premávky svetelnými signálmi, ktoré sa nachádzajú v krátkych vzájomných vzdialenostiach sa má dodržať, pokiaľ je to možné, jednotný vzhľad nosných konštrukcií aj návěstidiel.

Výška dolného okraja návěstidla so signálmi veľkosti 2 alebo 3 je:

- $\geq 2,4$ m nad premávkovým priestorom pre cyklistov,
- $\geq 4,5$ m nad premávkovým priestorom pre ostatné vozidlá okrem miest, kde je tento priestor výškovo obmedzený (vjazdy do parkovacích garáží a pod.), kedy postačuje, aby návěstidlo nezasahovalo do stanovenej voľnej výšky,
- $\geq 2,1$ m v ostatných prípadoch, resp. $\geq 2,4$ m ak ide o návěstidlo so signálmi veľkosti 3.

Ak je návěstidlo so signálmi veľkosti 2 umiestnené mimo premávkového priestoru a netvorí prekážku pre chodcov či cyklistov alebo ak ide o dočasné návěstidlo, napr. pred miestom prác na ceste, smie sa jeho dolný okraj nachádzať vo výške $\geq 1,8$ m.

Stred najvyššie umiestneného signálu pre vozidlá sa nesmie nachádzať vyššie ako 6,5 m nad vozovkou. Ak to výnimočne nie je možné z objektívnych príčin dodržať, napr. pri umiestnení nad trolejovým vedením alebo pre veľkú dĺžku výložníka, musia sa návěstidlá vybaviť kontrastným štítom a v prípade, že nie sú zároveň použité prízemné návěstidlá alebo na tieto vzhľadom na počet radiacií pruhov nemusí byť dobrý výhľad zo STOP čiary, musí sa primerane posunúť poloha STOP čiary oproti základnej polohe podľa 4.3.1.

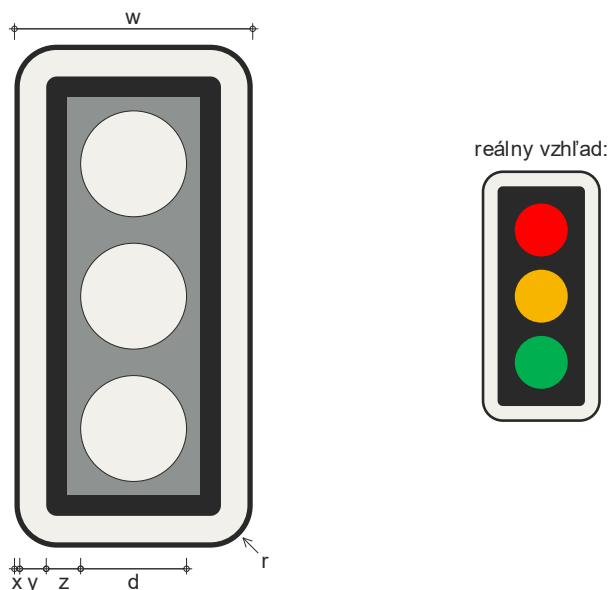
Návěstidlá so signálmi veľkosti 1 sa umiestňujú tak, aby sa ich horný okraj nachádzal vo výške $\leq 2,1$ m, musí sa však dbať na pasívnu bezpečnosť chodcov a cyklistov. Tieto návěstidlá sa smú tiež prípadne integrovať do stožiaru či obdobného nosiča, pričom ak ide o návěstidlá so signálmi v tvare plného kruhu, pripúšťa sa priemer svetelného poľa ≥ 80 mm namiesto 100 mm.

V obci je vodorovná vzdialenosť vnútorného okraja návěstidla od premávkového priestoru pre vozidlá $\geq 0,5$ m, ak je najvyššia dovolená rýchlosť ≤ 50 km/h, inak $\geq 0,75$ m. Pri priestorových obmedzeniach možno túto vzdialenosť výnimočne skrátiť na $\geq 0,2$ m, nie však na miestach, kde sú v príslušnom jazdnom pruhu vysoké intenzity premávky nákladných vozidiel alebo v ňom jazdia autobusy pravidelnej verejnej dopravy osôb. Signály pre cyklistov sa smú v križovatke umiestniť vo vzdialenosti $\geq 0,2$ m od príslušného pruhu za predpokladu, že je cyklistická komunikácia oddelená od príslušného chodníka (skoseným) obrubníkom alebo je obdobne vizuálne a fyzicky oddelená od miesta, na ktorom je umiestnený nosič SSZ. Mimo obce je vodorovná vzdialenosť vnútorného okraja návěstidla od premávkového priestoru pre vozidlá $\geq 1,25$ m.

Maximálna prípustná vodorovná vzdialenosť vonkajšieho okraja návěstidla od premávkového priestoru pre účastníkov cestnej premávky, ktorým je návěstidlo určené, je 2,0 m.

5.2.2.3 Kontrastný štít

Návestidlo možno vybaviť kontrastným štítom.²⁵⁰ Kontrastný štít má bielu farbu, čierny prúžok po obvode a v strede čierne pole, do ktorého je vsadené samotné návestidlo.



Obrázok 62: Vzor kontrastného štítu

Tabuľka 46: Rozmery kontrastného štítu podľa veľkosti signálov (mm)

Kóta	Popis	veľkosť 1	veľkosť 2	veľkosť 3	
				typ A	typ B
d	priemer svetelného poľa	100	200	300	300
r	vonkajší polomer zaoblenia	40	80	120	160
w	celková šírka	200	450	650	800
x	čierny lem	5	10	15	20
y	biela kontrastná plocha	20	50	75	100
z	vzdialenosť signálu od bielej plochy	25	65	85	130

Obrázok 62 a tabuľka 46 špecifikujú vyhotovenie a rozmery kontrastného štítu pre jednotlivé veľkosti signálov, pričom pre veľkosť 3 sa v závislosti od umiestnenia a miestnych podmienok môžu použiť dva rôzne typy štítov označené ako typ A (štandardný) a typ B (zväčšený).

Vyobrazovaný vzor platí pre návestidlo s 3 signálmi; kontrastné štíty pre iné počty signálov sa odvodzia analogicky. Šedou farbou na obrázku je vyznačené samotné návestidlo – skutočná farba je čierna.

Kontrastný štít sa používa podľa miestnych svetelných podmienok, v nasledujúcich prípadoch sa však pre návestidlá s veľkosťou signálov 2 alebo 3 použije povinne:

1. zelená doplnková šípka vľavo v protiahlom rohu križovatky,
2. návestidlo na zastavenie premávky mimo križovatky – od použitia kontrastného štítu však možno upustiť v tuneloch a iných uzatvorených priestoroch (napr. v parkovacích garážach), na miestach s nízkymi rýchlosťami dopravného prúdu a pod.

²⁵⁰ V slovenskom preklade STN EN 12368 sa používa preklad „kontrastný rám,“ čo však nie je vhodný pojem, keďže tento prvok rozhodne nie je „rám“. Preklady v iných jazykoch sú najmä clona, štít alebo doska.

5.2.3 Všeobecné signály pre vozidlá (rozsah 800 až 809)

5.2.3.1 Vymedzenie

Všeobecné signály pre vozidlá sú svetelné signály 3-farebnej sústavy a platia pre všetky vozidlá okrem tých, pre ktoré sú zriadené samostatné signály (napr. cyklisti). Delia sa na:

1. **plné signály** – majú tvar plného kruhu príslušnej farby,
2. **smerové signály** – signály Stoj a Čakaj majú tvar kruhu so symbolom šípky a signál Voľno má tvar šípky.

5.2.3.2 Návestidlá

Návestidlá sa skladajú z troch signálov: Stoj (červená), Čakaj (žltá) a Voľno (zelená), pričom signál Stoj sa nachádza hore, signál Čakaj v strede a signál Voľno dole.

V prípadoch, kde sa neradi premávka v pravidelnom či nepravidelnom cykle a v zásade väčšinu času platí Voľno, sa návestidlá pre vozidlá spravidla realizujú bez signálu Voľno, teda ako dvojfarebné návestidlá so signálmi Stoj a Čakaj (pozri 2.6.1.2). Pri použití návestidiel s 2 signálmi sa červený signál Stoj nachádza hore a žltý signál Čakaj dole. Podľa právnej úpravy platnej ku dňu vydania týchto TP sa dvojfarebné návestidlá Stoj + Čakaj smú používať len s plnými signálmi.²⁵¹ V prípade zmeny tejto právnej úpravy v budúcnosti môže byť v niektorých prípadoch prípustné aj použitie dvojfarebných návestidiel Stoj + Čakaj so smerovými signálmi.

V tuneloch možno pri umiestnení nad vozovkou použiť horizontálne usporiadanie svetelných signálov. V takom prípade sa signál Stoj nachádza vľavo, signál Čakaj v strede a signál Voľno vpravo (3-farebné návestidlá), resp. signál Stoj vľavo a signál Čakaj vpravo (2-farebné návestidlá).

5.2.3.3 Umiestnenie

Hlavné návestidlá sa spravidla umiestňujú vpravo vedľa vozovky prízemne.

Hlavné návestidlo so smerovými signálmi len vľavo je možné umiestniť po ľavej strane vozovky, ak je zaručená jeho dostatočná viditeľnosť. V takom prípade sa návestidlo umiestni napr. v strednom deliacom páse, v ostrovčeku a pod.; v prípade obojsmernej vozovky sa smie takéto hlavné návestidlo umiestniť vľavo vedľa vozovky len v prípade, ak je v protismere len jeden jazdný pruh alebo ak je zároveň opakované nad vozovkou.

Na úsekoch ciest s najvyššou dovolenou rýchlosťou ≥ 50 km/h sa musí hlavné návestidlo s plnými všeobecnými signálmi pre vozidlá aspoň raz opakovať, spravidla nad vozovkou; v prípade smerových všeobecných signálov pre vozidlá sa musí aspoň raz opakovať návestidlo určené (aj) pre priamy smer. Takéto hlavné návestidlo sa tiež musí opakovať na cestách s najvyššou dovolenou rýchlosťou < 50 km/h, ak nie je zaručený rozhľad na hlavné návestidlo zo vzdialenosti ≥ 75 m.

Hlavné návestidlo smerových všeobecných signálov pre vozidlá určené pre ľavý smer sa musí opakovať, ak je umiestnené vpravo od vozovky prízemne a zároveň sa medzi týmto hlavným návestidlom a zodpovedajúcim odbočovacím pruhom nachádza viac ako 1 jazdný pruh.

Mimo križovatky možno upustiť od použitia opakovacieho návestidla najmä na úsekoch s nízkymi rýchlosťami dopravného prúdu a tiež v prípade použitia dočasných návestidiel, za predpokladu viditeľnosti hlavného návestidla zo vzdialenosti ≥ 75 m v obci a ≥ 125 m mimo obce. To neplatí pre prístupné návestidlá, ktorých umiestňovanie sa riadi podľa 5.2.3.5.

Na inom mieste ako pred križovatkou alebo v križovatke je prípustné umiestniť hlavné aj opakovacie návestidlá len nad vozovkou.

Nad vozovkou možno umiestňovať návestidlá spoločne vedľa seba (nie však hlavné aj opakovacie) alebo nad jednotlivými jazdnými pruhmi – to najmä pri použití smerových signálov.²⁵²

²⁵¹ [Z19] § 15 ods. 10

²⁵² Umiestnenie všeobecných signálov pre vozidlá nad vyznačenými jazdnými slúži len na lepšiu orientáciu vodičov, signály však neplatia len pre jednotlivé pruhy, ale pre všetky vozidlá (plné signály) resp. všetky vozidlá jazdiace cez križovátku v príslušnom smere alebo smeroch (smerové signály).

5.2.3.4 Rozmery

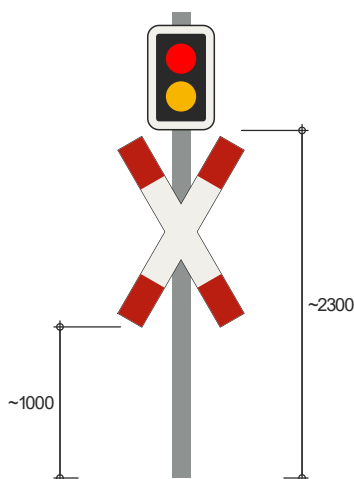
Veľkosť signálov (priemer svetelného poľa) sa určuje podľa 5.2.1, pričom sa však odlišne určuje v nasledujúcich prípadoch:

- pre prístupné signály platia ustanovenia 5.2.3.5,
- ak je dvojfarebné návěstidlo Stoj + Čakaj umiestnené prízemne, môže sa použiť veľkosť 3 namiesto veľkosti 2,
- ak je návěstidlo s plnými signálmi alebo so smerovým signálom pre priamy smer umiestnené prízemne bez opakovania nad vozovkou v úseku s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 50 km/h, smie sa použiť veľkosť 3 namiesto veľkosti 2,
- mimo križovatky možno použiť o 1 stupeň nižšiu veľkosť na miestach s nízkymi rýchlosťami dopravného prúdu, napr. na riadených vjazdoch do objektov a pod.

5.2.3.5 Prístupné signály

Prístupné návěstidlá sa používajú vždy bez signálu Voľno.²⁵³

Prístupné signály sa používajú vo veľkosti 2. Pri náročných svetelných podmienkach sa pri výškovom umiestnení môže použiť veľkosť 3. Pri zhoršených rozhľadových podmienkach sa môže použiť veľkosť 3 aj v prípade prízemného umiestnenia, ak návěstidlo nie je opakované nad vozovkou.



Obrázok 63: Prístupné návěstidlo (prízemné so signálmi veľkosti 2)

Prístupné návěstidlá sa vždy vybavujú kontrastným štítom podľa 5.2.2.3, pričom v prípade návěstidiel so signálmi veľkosti 3 sa používa typ A. Prístupné návěstidlá sa umiestňujú mimo premávkových priestorov (vedľa nich alebo nad nimi), teda nesmú byť umiestnené napr. na chodníku. Umiestňujú sa ku každej značke Výstražný kríž, pričom:

1. pri umiestnení vedľa premávkového priestoru je výstražný kríž orientovaný zvislo a návěstidlo sa nachádza nad výstražným krížom,
2. pri umiestnení nad premávkovým priestorom je výstražný kríž orientovaný vodorovne a návěstidlo sa nachádza vedľa výstražného kríža.

Pri umiestnení vedľa premávkového priestoru sa návěstidlo umiestňuje tak, aby sa dolný okraj návěstidla nachádzal vo výške cca 2,3 m (cca 2,4 m, ak sa používajú signály veľkosti 3) a výstražný kríž sa umiestňuje tak, aby sa jeho dolný okraj nachádzal vo výške cca 1,0 m. Pri miestnych priestorových obmedzeniach sa možno od týchto hodnôt primerane odchýliť.

Pri umiestnení nad premávkovým priestorom sa musia dodržať minimálne výšky podľa 5.2.2.2.

Vodorovná vzdialenosť medzi okrajom návěstidla a okrajom výstražného kríža je cca 0,2 m.

²⁵³ Doterajšie výstražné svetelné zariadenia prístupných zabezpečovacích zariadení s dvojicou prerušovaných červených svetiel, prípadne aj s prerušovaným bielym svetlom, sa nazývajú výstražníky. Nové svetelné signalizačné zariadenia podľa [Z19] dávajú štandardné signály (Stoj, Čakaj) a preto sa nazývajú návěstidlá, tak ako ostatné zariadenia pre dávanie svetelných signálov v cestnej premávke.

5.2.4 Signály pre cyklistov (rozsah 810 až 819)

5.2.4.1 Vymedzenie

Používajú sa dva druhy signálov pre cyklistickú premávku:

1. signály v tvare plného kruhu (S 801 až S 803) doplnené bielou tabuľkou so symbolom bicykla (Z 739) alebo bielym signálom v tvare bicykla (S 819),
2. signály v tvare bicykla (S 810 až S 812), ktoré môžu byť doplnené šípkami (S 813 až S 815).

5.2.4.2 Návestidlá

Návestidlá sa skladajú z troch signálov Stoj, Čakaj a Voľno, pričom ich rozmiestnenie na návestidle a postupnosť signálov sú zhodné so všeobecnými signálmi pre vozidlá (pozri 5.2.3.2). V prípade návestidiel so signálmi v tvare plného kruhu doplnenými bielou tabuľkou so symbolom bicykla alebo bielym signálom v tvare bicykla sa táto tabuľka alebo signál nachádza hore.

5.2.4.3 Umiestnenie

Hlavné návestidlá so signálmi pre cyklistov sa umiestňujú prízemne, a to:

- pod návestidlami so všeobecnými signálmi pre vozidlá alebo
- vpravo od návestidiel so všeobecnými signálmi pre vozidlá alebo
- samostatne.

Návestidlá so signálmi v tvare plného kruhu doplnené bielou tabuľkou so symbolom bicykla alebo bielym signálom v tvare bicykla nemožno umiestniť vpravo od návestidiel so všeobecnými signálmi pre vozidlá. Návestidlá so signálmi v tvare bicykla doplnené šípkami (S 813 až S 815) nemožno umiestniť pod návestidlami so všeobecnými signálmi pre vozidlá.

Opakovacie návestidlá sa používajú len vtedy, ak hlavné návestidlo nie je dostatočne viditeľné z celého radiaceho priestoru pre cyklistov; spravidla sa na tento účel používa opakovacie návestidlo umiestnené v blízkosti hlavného návestidla, otočené o vhodný uhol.

Návestidlá pre cyklistov sa neodporúča umiestňovať nad vozovkou. Iba ak sú miestne rozhládové pomery natoľko nepriaznivé, že nie je možné návestidlá pre cyklistov umiestniť prízemne tak, aby mal cyklista na ne dostatočný výhľad z celého radiaceho priestoru určeného pre cyklistov ani pri použití prízemných opakovacích návestidiel, možno návestidlá pre cyklistov opakovať výškovo nad vozovkou. V takom prípade sa umiestnia tak, aby boli vizuálne dostatočne odlišiteľné od návestidiel so všeobecnými signálmi pre vozidlá.

5.2.4.4 Rozmery

Na návestidle so signálmi pre cyklistov umiestnenom pod návestidlom so všeobecnými signálmi pre vozidlá majú signály pre cyklistov veľkosť o 1 stupeň menšiu ako všeobecné signály pre vozidlá.

Na návestidle so signálmi pre cyklistov umiestnenom vpravo od návestidla so všeobecnými signálmi pre vozidlá majú signály pre cyklistov rovnakú veľkosť ako všeobecné signály pre vozidlá.

Na návestidle so signálmi pre cyklistov umiestnenom samostatne majú signály pre cyklistov:

- veľkosť 1 v prípade, ak sa horný okraj návestidla nachádza vo výške $\leq 2,1$ m; takto však nemožno umiestniť návestidlá so signálmi v tvare bicykla doplneného šípkou,
- veľkosť 2 v opačnom prípade; vtedy sa zároveň dolný okraj príslušného návestidla musí nachádzať vo výške $\geq 2,1$ m; takto však nemožno umiestniť návestidlá so signálmi v tvare plného kruhu doplnené bielou tabuľkou so symbolom bicykla alebo bielym signálom v tvare bicykla.

V prípade výnimočného výškového umiestnenia opakovacích návestidiel nad vozovkou majú signály pre cyklistov na týchto návestidlách o 1 stupeň menšiu veľkosť ako všeobecné signály pre vozidlá umiestnené výškovo, minimálne však veľkosť 2.

5.2.5 Signály pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku (rozsah 820 až 829)

5.2.5.1 Vymedzenie

Signály pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku sú svetelné signály 2-farebnej sústavy v tvare stojaceho alebo kráčajúceho chodca a v tvare bicykla.

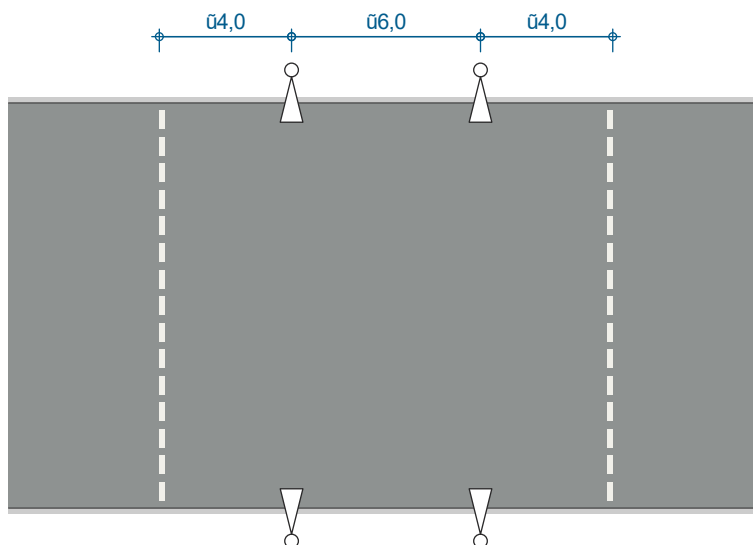
Návestidlá sa skladajú z dvoch signálov: Stoj (červená) a Voľno (zelená), pričom signál Stoj sa nachádza hore a signál Voľno dole. Signál Stoj môže byť zdvojený. Postupnosť signálov na návestidle je Stoj – Voľno – Stoj. Z vypnutého a do vypnutého stavu sa prechádza prostredníctvom signálu Stoj v uvedenej postupnosti.

Návestidlá pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku sa zásadne nekombinujú so žiadnymi zvislými dopravnými značkami.

5.2.5.2 Umiestnenie

Návestidlá sa umiestňujú prízemne na protiľahlej strane vozovky. Voči miestu na prechádzanie, ku ktorému sa vzťahujú, sa umiestňujú spravidla približne v polovici jeho šírky; ak sú vyznačené samostatné časti pre chodcov a cyklistov, umiestňujú sa na hranici týchto dvoch častí, resp. čo najbližšie k tejto hranici.

Vzdialenosť návestidla od okraja miesta na prechádzanie je $\leq 4,0$ m. V prípade miesta na prechádzanie s veľkou šírkou sa použijú opakovacie návestidlá tak, aby sa táto vzdialenosť dodržala; zároveň vzdialenosť medzi návestidlami musí byť $\leq 6,0$ m.



Obrázok 64: Opakovanie návestidiel na širokých miestach na prechádzanie

Návestidlá sa s ohľadom na viditeľnosť a rozoznatelnosť umiestňujú v čo najnižšej výške prípustnej podľa 5.2.2.2, spravidla tak, aby sa ich dolný okraj nachádzal vo výške 2,1 m.

5.2.5.3 Rozmery

Signály pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku sa používajú výlučne vo veľkosti 2.

5.2.5.4 Tlačidlo výzvy

Ak sa zriaďuje tlačidlo výzvy, umiestni sa vo výške cca 0,85 m. V prípade opakovania návestidiel podľa 5.2.5.2 sa opakujú aj tlačidlá výzvy.

Ak sa zriaďuje tlačidlo výzvy na mieste na prechádzanie určenom (aj) pre cyklistov, musí sa umiestniť čo najbližšie k premávkovému priestoru pre cyklistov tak, aby cyklista nemusel tento priestor opustiť, ak potrebuje tlačidlo použiť.

5.2.6 Doplnkové a špeciálne prepínané signály (rozsah 830 až 839)

5.2.6.1 Doplnková zelená šípka vľavo v protiľahlom rohu križovatky (S 830)

Návestidlo je vždy hlavné a neopakuje sa. Návestidlo sa vždy vybavuje kontrastným štítom podľa 5.2.2.3. Signál má veľkosť 3.

5.2.6.2 Doplnková zelená šípka pred križovatkou (S 831)

Hlavné návestidlo sa umiestňuje vpravo od príslušného hlavného návestidla so všeobecnými signálmi pre vozidlá a to tak, aby sa signál doplnkovej zelenej šípky výškovo nachádzal v rovnakej výške ako signál Voľno na návestidle so všeobecnými signálmi.

Opakovacie návestidlá sa spravidla nepoužívajú, možno ich však umiestniť rovnakým spôsobom vedľa opakovacích návestidiel so všeobecnými signálmi pre vozidlá, ak je to v danom prípade účelné.

Signál má rovnakú veľkosť ako signál Voľno na návestidle so všeobecnými signálmi pre vozidlá, vedľa ktorého je návestidlo so signálom doplnkovej zelenej šípky umiestnené.

5.2.6.3 Notifikačný signál o križovaní smeru (S 832)

Signál je tvorený tým istým symbolom, ktorý je použitý na signáloch pre chodcov a/alebo cyklistov pri prechádzaní cez vozovku, na ktoré notifikačný signál upozorňuje, avšak v žltej farbe. Ak signál upozorňuje na cyklistov, ktorých premávka je riadená signálmi pre cyklistov (3-farebnými), je tvorený symbolom bicykla žltej farby.

Hlavné návestidlo sa umiestňuje vedľa zeleného signálu Voľno hlavného návestidla so všeobecnými signálmi pre vozidlá, a to na tej strane, ktorým ukazuje šípka na signáli Voľno.

Spravidla sa použijú aj opakovacie návestidlá, pričom sa umiestňujú rovnakým spôsobom vedľa opakovacích návestidiel so všeobecnými signálmi pre vozidlá.

Signál má rovnakú veľkosť ako signál Voľno na návestidle so všeobecnými signálmi pre vozidlá, vedľa ktorého je návestidlo s notifikačným signálom o križovaní smeru umiestnené.

5.2.6.4 Rýchlostné signály – prepínané (S 835, S 836)

Rýchlostné signály majú tvar čísel bielej farby vyjadrujúcimi odporúčanú rýchlosť v km/h.

Pre dráhové vozidlá v cestnej premávke možno zriadiť samostatné rýchlostné signály, na ktorých sa odporúčaná rýchlosť uvádza v celých desiatkach km/h (teda napr. hodnota „3“ znamená 30 km/h). Použitie takýchto signálov sa právne riadi rovnako ako použitie ostatných signálov pre dráhové vozidlá, pozri 2.5.5.6.

Hlavné návestidlá sa spravidla umiestňujú prízemne vpravo vedľa vozovky; v špecifických prípadoch ich však možno umiestniť iným spôsobom, napr. na výložníku nad vozovkou. Opakovacie návestidlá sa používajú voliteľne podľa miestnych podmienok.

Návestidlá obsahujú minimálne 3 a najviac 5 signálov, pričom sú usporiadané zhora nadol od najvyššej hodnoty po najnižšiu. Signály môžu vyznačovať hodnoty rýchlosti v násobkoch 10 km/h, pričom minimálna prípustná hodnota je 30 km/h.

Pri umiestnení nad vozovkou možno jednotlivé signály usporiadať horizontálne. V takom prípade sa najvyššia hodnota nachádza vľavo a najnižšia vpravo.

Veľkosť signálov (priemer svetelného poľa) sa určuje podľa 5.2.1.

5.2.7 Prerušované žlté signály (rozsah 840 až 849)

Prerušované žlté signály (výstražné signály) zahŕňajú signál v tvare plného kruhu (S 840) a signál v tvare kruhu so symbolom účastníka cestnej premávky, na ktorého sa upozorňuje (S 841).²⁵⁴

Prerušované žlté signály sa na návestidle používajú buď samostatne alebo vo dvojici vedľa seba alebo nad sebou; Ak je prerušovaný žltý signál použitý samostatne, odporúča sa návestidlo vybaviť kontrastným štítom podľa 5.2.2.3.

V prípade použitia v dvojici vedľa seba alebo nad sebou blikajú signály striedavo tak, že v každej chvíli je rozsvietený jeden z dvojice signálov.

Hlavné návestidlá sa spravidla umiestňujú prízemne, možno ich tiež opakovať na druhej strane vozovky alebo nad vozovkou; výnimočne je prípustné umiestnenie len hlavného návestidla nad vozovkou.

²⁵⁴ Varovné svetlá umiestňované na zábranách na vyznačenie uzávierky, smerovacích doskách a pod. nie sú výstražné signály, ale vodiace zariadenia.

V prípade použitia opakovacích návěstidiel musia opakovacie návěstidlá blikať synchronne s hlavným návěstidlom.

Veľkosť signálov (priemer svetelného poľa) sa určuje podľa 5.2.1. Ak sú však prerušované žlté signály použité na návěstidle samostatne (t. j. nie vo dvojici vedľa seba alebo nad sebou) a návěstidlá sú umiestnené len prízemne bez opakovania nad vozovkou, smú sa signály používať vo veľkosti 3, a to aj na prízemne umiestnených opakovacích návěstidlách.

Prerušované žlté signály sa smú používať iba na návěstidlách určených výlučne na tento účel, pričom takéto návěstidlo musí byť dostatočne vzdialené od iných návěstidiel svetelnej signalizácie. Výnimku z tejto zásady upravuje 2.5.4.3.

5.2.8 Signály pre dráhové vozidlá (rozsah 850 až 859)

5.2.8.1 Vymedzenie

Na riadenie premávky dráhových vozidiel sa smú za určitých okolností použiť signály pre dráhové vozidlá. Ide o signály tzv. pražcovej sústavy. Bližšie informácie o signáloch pražcovej sústavy a ich zriaďovaní pozri v 2.5.5.6.

5.2.8.2 Tvary a rozmery

Signály majú tvar geometrických útvarov bielej farby na tmavom pozadí.

Používajú sa vo veľkosti 2; pri náročných svetelných podmienkach sa pri výškovom umiestnení môže použiť veľkosť 3.

5.2.8.3 Návěstidlá

V základnom vyhotovení sa návěstidlá sa skladajú z troch signálov Stoj, Čakaj a Voľno, pričom signál Stoj sa nachádza hore, signál Čakaj v strede a signál Voľno dole. Postupnosť signálov na návěstidle je Čakaj – Stoj – Voľno – Čakaj. Z vypnutého a do vypnutého stavu sa prechádza prostredníctvom signálu Čakaj v uvedenej postupnosti.

Signál Čakaj možno vynechať v úseku, kde je najvyššia dovolená rýchlosť ≤ 20 km/h a tam, kde vozidlá pred návěstidlom vždy zastavujú, napr. na zastávkach nachádzajúcich sa bezprostredne pred križovatkou. V takom prípade je postupnosť signálov Stoj – Voľno – Stoj, pričom z a do vypnutého stavu sa prechádza prostredníctvom signálu Stoj v uvedenej postupnosti.

Tam, kde sa samostatne riadi premávka dráhových vozidiel v rôznych smeroch jazdy, sa použije samostatné návěstidlo pre každý smer jazdy, pričom ako signál Voľno sa musí používať len S 853. Jedným návěstidlom možno riadiť tiež dva smery jazdy, ak sa tieto dva smery vždy riadia zhodne; v takom prípade sa na návěstidle nachádzajú dva S 853 a tieto musia byť vždy súčasne rozsvietené alebo súčasne zhasnuté. Ak sa na návěstidle nachádzajú dva S 853, platí, že signál Voľno pre priamy smer sa nachádza nad signálmi Voľno pre iné smery a signál Voľno pre smer doprava sa nachádza pod signálmi Voľno pre iné smery.

Ak sa používa signál S 855 Výzva, umiestňuje sa na návěstidle dole pod signál alebo signály S 852, resp. S 853 Voľno.

Ak sa používa signál S 856 Odjazd, umiestňuje sa na návěstidle hore ako najvyšší signál. Pri použití signálu Odjazd sa smú úplne vynechať signály Stoj, Čakaj a Voľno, ak sa návěstidlo nenachádza pred riadeným priestorom – v takom prípade sa návěstidlo spravidla skladá len zo signálov Odjazd (hore) a Výzva (dole).

5.2.8.4 Prípustnosť horizontálneho usporiadania signálov nad vozovkou

Nad vozovkou sa smie v nasledujúcich prípadoch použiť horizontálne usporiadanie signálov:

1. ak sa všetky smery jazdy riadia spoločne (t. j. používa sa signál 852) alebo je prípustný len jeden smer jazdy alebo sú prípustné dva smery jazdy, ktoré sa vždy riadia rovnako,
2. ak je použitých viac návěstidiel umiestnených nad jednotlivými koľajami alebo nad jednotlivými vyhradenými pruhmi (pozri 5.2.8.5) a pre každú z týchto koľají alebo vyhradených pruhov je prípustný len jeden smer jazdy alebo sú prípustné dva smery, ktoré sa vždy riadia rovnako.

Pri horizontálnom usporiadaní signálov je poradie signálov zľava doprava rovnaké ako pri vertikálnom usporiadaní zhora nadol.

5.2.8.5 Umiestnenie návěstidiel

Hlavné návěstidlá pre dráhové vozidlá sa umiestňujú vpravo vedľa vozovky alebo dráhy, výnimočne vľavo, napr. ak sa vyhradený pruh pre trolejbusy nachádza na ľavej strane jazdného pásu.

Tam, kde je viac koľají alebo kde je viac vyhradených pruhov oddelených ostrovčekmi, sa preferuje umiestnenie samostatného hlavného návěstidla vpravo vedľa každej z týchto koľají alebo vyhradených pruhov oddelených ostrovčekmi, pričom na návěstidle sa použijú signály len pre tie smery jazdy, ktoré sú z danej koľaje alebo jazdného pruhu prípustné.

Ak je to v danom prípade účelné, možno návěstidlá opakovať nad vozovkou alebo dráhou, resp. opakovať nad jednotlivými koľajami alebo vyhradenými pruhmi, Výnimočne možno umiestniť hlavné návěstidlá nad jednotlivými koľajami alebo vyhradenými pruhmi; pri umiestnení hlavných návěstidiel nad jednotlivými vyhradenými pruhmi nie sú medzi týmito pruhmi potrebné ostrovčeky.

5.2.9 Použitie prepínaných signálov spoločne s premennými dopravnými značkami

Ak sa v jednom priečnom reze používajú premenné dopravné značky na báze svetelných bodov a zároveň prepínané svetelné signály, musí sa dodržať vzdialenosť medzi okrajom činnej plochy premennej dopravnej značky a okrajom svetelného poľa svetelného signálu, ktorá činí minimálne 2,5-násobok priemeru svetelného poľa daného svetelného signálu, optimálne aspoň 3-násobok. Ak ide o prerušovaný svetelný signál, musí byť táto vzdialenosť minimálne 5-násobok priemeru svetelného poľa, optimálne aspoň 6-násobok.

Toto analogicky platí aj v prípade, ak sú premenné dopravné značky na báze svetelných bodov a prepínané svetelné signály umiestnené v rôznych priečných rezoch vzdialených od seba menej ako 25 metrov. Vyššie uvedené vzájomné vzdialenosti sa v takom prípade počítajú v priemete do roviny prvého (v zmysle smeru jazdy) z oboch priečných rezov.

5.3 Premenné signály

5.3.1 Rozmery premenných signálov a ich návěstidlá

Rozmery signálov a požiadavky na návěstidlá sú v prípade premenných signálov individuálne a uvádzajú sa nižšie v príslušných článkoch.

5.3.2 Pruho­vé signály (rozsah 860 až 869)

Pruho­vé signály majú tvar kríža červenej farby alebo tvar šípky žltej alebo zelenej farby a vyobrazujú sa návěstidle pravouholníkového tvaru.

Pruho­vé signály majú neprepínaný charakter, teda pri zmene signálu sa nemení jeho poloha v rámci návěstidla. Signály sa spravidla vyobrazujú prostredníctvom technológie nespojitých premenných dopravných značiek (na báze svetelných bodov).

Všetky návěstidlá s pruhovými signálmi sú hlavné a neopakujú sa. Umiestňujú sa výlučne výškovo nad vyznačenými jazdnými pruhmi, pričom signály „Tento jazdný pruh sa nesmie používať“ (S 850 – červený kríž) a „Opustite tento jazdný pruh v smere šípky“ (S 851 – žltá šípka) sa smú použiť iba samostatne, bez kombinácie s dopravnou značkou alebo iným svetelným signálom umiestneným nad daným jazdným pruhom.

Signál „Tento jazdný pruh sa smie používať“ (S 852 – zelená šípka) sa môže použiť buď samostatne alebo ako doplňujúci signál pod (spravidla premennou) Z 253 Najvyššia dovolená rýchlosť. Zároveň sa tento signál smie používať iba v nasledujúcich prípadoch:

1. tam, kde sa niektorý jazdný pruh používa striedavo v oboch smeroch jazdy,
2. tam, kde sa pravidelne v čase mení počet jazdných pruhov podľa aktuálnej intenzity cestnej premávky (napríklad pred zlúčením viacpruhových jazdných pásov),
3. nad jazdným pruhom, ktorý nie je bežne otvorený pre premávku vozidiel alebo nad krajinou, na ktorej sa v určitých časoch povoľuje premávka vozidiel (v nadväznosti na značky 280 až 282) – takýto signál sa spravidla použije ako doplňujúci pod dopravnou značkou obmedzujúcou najvyššiu dovolenú rýchlosť,
4. v tuneli, ak je to z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky vhodné.

Signály sa používajú v štyroch veľkostiach A, B, C a D, pričom tieto zodpovedajú rozsahom veľkostí premenných dopravných značiek podľa STN EN 12966, Príloha N. Voľba veľkosti sa odvíja od najvyššej dovolenej rýchlosti bezprostredne pred návěstidlom nasledovne:

- v tuneli; tiež mimo tunela v prípade návěstidiel, používaných výlučne na dávanie pruhových signálov, ktoré nie sú použité spoločne s premennými dopravnými značkami:
 - menej ako 50 km/h: veľkosť A,
 - od 50 do 100 km/h: veľkosť B,
 - viac ako 100 km/h: veľkosť C.
- mimo tunela, ak sú pruhové signály zobrazované na PDZ používanej aj na iné riadiace účely, napr. na líniové riadenie dopravy alebo sa používajú spoločne s takýmito PDZ:
 - menej ako 50 km/h: veľkosť B,
 - od 50 do 100 km/h: veľkosť C,
 - viac ako 100 km/h: veľkosť D.

Rozmery významových symbolov pruhových signálov v jednotlivých veľkostiach určuje tabuľka 47. Tieto treba chápať ako veľkostné rozsahy – to znamená, že rozmery v príslušnej veľkosti musia byť minimálne také, ako určuje tabuľka pre danú veľkosť a súčasne menšie, ako určuje tabuľka pre najbližšiu väčšiu veľkosť. Ide o vizuálne vnímané rozmery (vrátane tzv. „aury“).

Hrúbka jednotlivých elementov kríža a šípok (ramená, hlavy, kmene) je cca 1/6 šírky signálu červeného kríža; pre dopĺňujúce zelené šípky je táto hrúbka približne 1/18 šírky signálu červeného kríža. Dĺžka ramien červeného kríža je cca 2,8- až 3,0-násobok hrúbky. Dĺžka ramien hlavy šípky je cca 4-násobok hrúbky. Dĺžka kmeňa žltej šípky je cca 4,5-násobok hrúbky a dĺžka kmeňa zelenej šípky je cca 3,0- až 3,2-násobok hrúbky.

Tabuľka 47: Rozmery symbolov pruhových signálov (výška x šírka, mm)

Symbol	veľkosť A	veľkosť B	veľkosť C	veľkosť D
červený kríž	480 x 480	575 x 575	770 x 770	960 x 960
žltá šípka (šikmo vľavo / vpravo)	450 x 450	540 x 540	720 x 720	900 x 900
zelená šípka (nadol) – samostatná	480 x 480	575 x 540	770 x 720	960 x 900
zelená šípka (nadol) – doplnková	–	–	250 x 235	320 x 200

5.3.3 Signály pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy (rozsah 870 až 879)

5.3.3.1 Vymedzenie

Na tento účel sa používajú signály tzv. guľôčkovej sústavy. Pre dráhové vozidlá možno za určitých okolností použiť tiež signály pražcovej sústavy, pozri 5.2.8.

5.3.3.2 Rozmery

Signály sa používajú v dvoch veľkostiach označených 2 a 3, pričom výber veľkosti je zhodný s výberom veľkosti prepínaných signálov podľa 5.2.1. Ak je návěstidlo týchto signálov použité spoločne, resp. umiestnené v blízkosti návěstidla so všeobecnými signálmi pre vozidlá, určuje sa veľkosť signálov pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy zhodne s veľkosťou všeobecných signálov pre vozidlá. Rozmery signálov určuje tabuľka 48.

V tuneli, podjazde a obdobnom mieste, kde nie je z priestorových dôvodov možné umiestniť návěstidlo so signálmi veľkosti 2, sa smú výnimočne použiť signály menších rozmerov, minimálny priemer bielych kruhov je však 60 mm.

Prechodné ustanovenie: Do 31. decembra 2025 sa smú umiestňovať návěstidlá so signálmi menších rozmerov ako špecifikuje tabuľka 48.

Tabuľka 48: Rozmery signálov guľôčkovej sústavy (mm)

Parameter	veľkosť 2	veľkosť 3
priemer bielych kruhov	70 – 80	105 – 120
vzdialenosť medzi stredmi susedných kruhov	100 – 110	150 – 165
vzdialenosť medzi stredom krajného kruhu a okrajom čiernej podkladovej pravouhlníkovej plochy	50 – 60	75 – 90

5.3.3.3 Návestidlá

Hlavné návestidlá sa umiestňujú nad návestidlá so všeobecnými signálmi pre vozidlá alebo vedľa nich alebo samostatne prízemne vpravo od dráhy alebo vyhradeného jazdného pruhu. Výnimočne sa smú hlavné návestidlá umiestniť prízemne vľavo od premávkového priestoru pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy, napr. ak sa vyhradený pruh nachádza na ľavej strane jazdného pásu.

Tam, kde je viac koľají alebo kde je viac vyhradených pruhov oddelených ostrovčekmi, sa preferuje umiestnenie samostatného hlavného návestidla vpravo vedľa každej z týchto koľají alebo vyhradených pruhov oddelených ostrovčekmi.

Opakovacie návestidlá sa spravidla nepoužívajú. Ak je to však v danom prípade účelné, smú sa výnimočne návestidlá opakovať, spravidla nad vozovkou.

Na umiestnenie návestidiel voči premávkového priestoru a na kombinovanie s dopravnými značkami platia analogicky ustanovenia ako pre prepínané svetelné signály zodpovedajúcej veľkosti (pozri 3.6.2.4 a 5.2.2.2), minimálna výška dolného okraja návestidla je však $\geq 2,4$ m.

5.3.4 Doplnkové a špeciálne premenné signály (rozsah 880 až 889)

5.3.4.1 Rýchlostné signály nad jazdnými pruhmi (S 880)

Rýchlostné signály možno používať tiež tak, že sú umiestnené nad jednotlivými vyznačenými jazdnými pruhmi. V takom prípade majú signály tvar čísel bielej farby; návestidlá majú tvar štvorca. Všetky návestidlá sú hlavné; opakovacie návestidlá sa nepoužívajú.

Tieto signály sa spravidla vyhotovujú technológiou nespojitých PDZ na báze svetelných bodov. Minimálna výška číslic v závislosti od najvyššej dovolenej rýchlosti je:

- menej ako 50 km/h: 240 mm (veľkosť C),
- od 50 km/h do 100 km/h: 320 mm (veľkosť D),
- viac ako 100 km/h: 400 mm (veľkosť E),

Ide o vnímanú („zdanlivú“) výšku v zmysle STN EN 12966 (vrátane tzv. „aury“).

Na rýchlostných signáloch možno používať hodnoty rýchlosti v násobkoch 10 km/h. Minimálna prípustná hodnota je 30 km/h.

5.3.4.2 Signály časového odpočtu – okrem dráhových vozidiel (S 881, S 882)

Signál časového odpočtu sa používa voliteľne podľa miestnych podmienok. Pri použití smerových signálov pre vozidlá sa používa spravidla iba v hlavnom smere, t. j. obvykle priamo. Pri umiestnení sa musí dbať na to, aby signál nebol zo vzdialenosti, kde ešte nie je čitateľný ako signál časového odpočtu, zameniteľný (najmä v noci) so signálom Stoj alebo Voľno – zvláštnu pozornosť treba venovať prípadom, kde sa používajú smerové signály a návestidlá sú opakované nad jazdnými pruhmi.

Na križovatkách s dynamickým signálnym plánom (pozri 2.5.4.1) vrátane križovatiek s preferenčnou signalizáciou pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy sa smú signály časového odpočtu používať len v čase, kedy radiaci algoritmus definitívne rozhodol o nasledujúcej fáze a o čase jej zaradenia a teda je nepochybne zrejмый zostávajúci čas aktuálne dávaného signálu, pričom toto rozhodnutie sa už počas dávania signálu časového odpočtu nesmie zmeniť; výnimkou je len zmena vyvolaná prednostnou signalizáciou pre vozidlo s právom prednosti v jazde, ktorá sa považuje za mimoriadnosť. V iných časoch musí byť príslušné návestidlo signálu časového odpočtu v stave TMA.

Požiadavka predchádzajúceho odseku vyplýva z legislatívnej úpravy platnej ku dňu vydania týchto TP (na návestidle sa uvádza čas v sekundách). V prípade budúcej zmeny tejto právnej úpravy umožňujúcej použitie iných vyhotovení signálov časového odpočtu alebo iného spôsobu použitia týchto signálov je prípustné dávať takéto signály aj pred momentom uvedeným v predchádzajúcom odseku za predpokladu dodržania platnej legislatívy.

Signály časového odpočtu sa zobrazujú na návestidlách v tvare štvorca a majú tvar čísel farby, ktorá je:

- v čase, kedy nie je možný odpočet, je signál časového odpočtu vypnutý, inak:
- v čase svietiaceho signálu Stoj: červená (S 881),
- v čase spoločne svietiacich signálov Stoj a Čakaj: červená (S 881),
- v čase svietiaceho signálu Voľno: zelená (S 882) alebo je signál vypnutý,
- v čase samostatne svietiaceho signálu Čakaj je signál časového odpočtu vypnutý,

Signály sa používajú v troch veľkostiach označených 1, 2 a 3, pričom výber veľkosti je zhodný s veľkosťou prepínaných svetelných signálov, s ktorými sú použité (všeobecné signály pre vozidlá, signály pre cyklistov alebo signály pre chodcov a/alebo cyklistov pri prechádzaní cez vozovku).

Rozmery signálu v príslušnej veľkosti sú dané požadovanou minimálnou výškou číslic, ktorú určuje tabuľka 49. Tieto hodnoty sa líšia podľa toho, či ide o signál časového odpočtu pre vozidlá alebo o signál časového odpočtu pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku.

Rozmery signálov sa líšia podľa umiestnenia návěstidla a dávaných signálov nasledovne:

- trieda G1: odpočet červeného aj zeleného signálu, výškové umiestnenie,
- trieda G2: odpočet červeného aj zeleného signálu, prízemné umiestnenie,
- trieda R: odpočet len červeného signálu, bez ohľadu na umiestnenie.

Signály časového odpočtu pre cyklistov sa klasifikujú do triedy R aj v prípade, že dávajú odpočet červeného aj zeleného signálu.

Ak ide o umiestnenie na takom vjazde do križovatky, kde stavebné prevedenie cesty pred križovatkou neumožňuje prevažnej väčšine vozidiel dosiahnutie rýchlostí podstatne prevyšujúcej najvyššiu dovolenú rýchlosť, smie sa na takomto vstupe výškovo umiestnené návěstidlo dávajúce odpočet červeného aj zeleného signálu klasifikovať do triedy G2.

Z bezpečnostných dôvodov sa pri výškovom umiestnení návěstidla odporúča pre vozidlá používať iba signál časového odpočtu červeného signálu.²⁵⁵

Tabuľka 49: Minimálna výška číslic na signáloch časového odpočtu (mm)

Veľkosť	Signály pre vozidlá		Signály pre chodcov a cyklistov pri prechádzaní cez vozovku
	trieda G1	triedy G2 a R	
1 †	–	70	–
2	–	140	140
3	315, odporúča sa 420	210	–

† Použitie len spolu so signálmi pre cyklistov.

Hlavné návěstidlo sa v prípade signálov časového odpočtu pre vozidlá umiestňuje nad vozovkou v dostatočnej vzdialenosti od ostatných návěstidiel. V prípade časového odpočtu pre cyklistov sa umiestňuje v blízkosti zodpovedajúceho hlavného alebo opakovacieho návěstidla so signálmi pre cyklistov.

Opakovacie návěstidlá sa spravidla nepoužívajú.

Signál časového odpočtu signálu pre chodcov alebo cyklistov pri prechádzaní cez vozovku sa spravidla integruje do príslušného návěstidla tak, že sa signál časového odpočtu nachádza pod signálom Stoj a nad signálom Voľno. Takéto návěstidlá sa majú umiestniť tak, aby neboli viditeľné pre vodičov vozidiel jazdiacich v paralelnom smere.

5.3.4.3 Signály časového odpočtu pre dráhové vozidlo (S 883)

Pre dráhové vozidlá možno zriadiť samostatný signál odpočtu. Takýto signál je dráhovým signálom a smie sa použiť len na základe jeho ustanovenia v prevádzkovom predpise prevádzkovateľa dráhy po jeho schválení príslušným správnym orgánom pre mestské dráhy.

Signály časového odpočtu pre dráhové vozidlá sa zobrazujú na návěstidlách v tvare štvorca a majú tvar čísel bielej farby. Rozmery a ďalšie charakteristiky sú zhodné s ostatnými signálmi časového odpočtu podľa 5.3.4.2.

Alternatívne smú byť tieto signály realizované inou grafickou formou v bielej farbe na čiernom pozadí, ktorá vyjadruje zostávajúce časové trvanie signálu, napr. formou postupne ubúdajúcich bodov bielej farby umiestnených do kruhu a pod.

²⁵⁵ Odpočet zeleného signálu na takomto návěstidle predlžuje tzv. zónu dilemy (dilemma zone). Aby sa tomu predišlo, je vhodnejšie odpočet zelenej buď vôbec nepoužívať (odporúča sa) alebo v prípade jeho použitia sa musia použiť významne väčšie návěstidlá tak, aby vodič informáciu prečítal v dostatočnej veľkej vzdialenosti umožňujúcej rozhodovanie „stihnem / nestihnem“ bez stresu a rizika potenciálne skratovej reakcie.

5.4 Doplnkové zariadenia k svetelným signálom

5.4.1 Spoločné požiadavky

Požiadavky na zhotovenie, viditeľnosť a farebnosť doplnkových zariadení k svetelným signálom, ich konštrukčné podklady atď. sú zhodné s požiadavkami na zvislé dopravné značky (pozri [T7] kapitoly 3 a 5), s nasledujúcimi rozdielmi:

- nevyžaduje sa ochranný okraj,
- polomer zaoblenia rohov r_1 a r_2 je ≥ 10 mm,
- ich vyobrazenie neobsahuje kontrastný prúžok ani lem.

Tieto zariadenia sa smú vyobraziť na samostatnom konštrukčnom podklade pripevnenom k návestidlu alebo smú byť technicky súčasťou návestidla.

5.4.2 Rozmery

Rozmery doplnkových zariadení k svetelným signálom sa odvíjajú od rozmerov svetelných signálov, s ktorými sú použité.

5.4.3 Zelená šípka (Z 730)

Dopravné zariadenie Z 730 Zelená šípka sa umiestňuje bezprostredne vpravo od červeného signálu Stoj daného návestidla. Možno ho použiť len so signálom v tvare plného kruhu (Z 801) a so signálom pre cyklistov v tvare bicykla, ktorý nie je doplnený šípkou (Z 810).

Variant so symbolom bicykla sa používa len s návestidlami so všeobecnými signálmi pre vozidlá. V prípade návestidiel so signálmi pre cyklistov sa použije priamo základné vyobrazenie bez symbolu bicykla.

Zariadenie sa nesmie vyhotovovať ako retroreflexné, presvetlené alebo osvetlené vonkajším zdrojom.

5.4.4 Čierna šípka (Z 731)

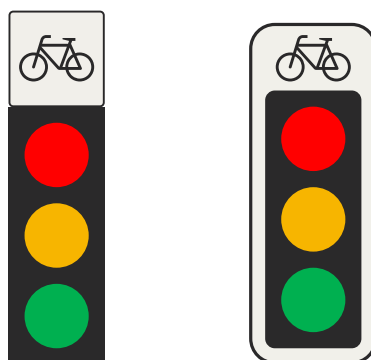
Dopravné zariadenie Čierna šípka sa umiestňuje bezprostredne vľavo od červeného signálu Stoj daného návestidla. Ak ide o križovatku riadenú smerovými signálmi, umiestňuje sa bezprostredne vľavo od červeného signálu Stoj návestidla pre smer vľavo alebo pre smery priamo a vľavo, podľa toho, čo je v danom prípade aplikovateľné.

Spravidla sa umiestni len na hlavnom návestidle, pri zohľadnení miestnych pomerov je však prípustné opakovanie na opakovacích návestidlách, príp. umiestnenie len na opakovacom návestidle.

5.4.5 Označenie návestidla pre cyklistov (Z 739)

Biela tabuľka označujúca návestidlo pre cyklistov²⁵⁶ sa umiestňuje nad červeným signálom Stoj daného návestidla.

Ak ide o návestidlo s kontrastným štítom podľa 5.2.2.3, možno namiesto použitia samostatnej tabuľky integrovať symbol z tabuľky do kontrastného štítu. To sa vykoná tak, že sa výška bielej plochy v hornej časti štítu zväčší na výšku zodpovedajúcu priemeru svetelného poľa použitého na danom návestidle a do tejto bielej plochy sa vsadí symbol bicykla v rozmeroch ako na samostatnej tabuľke.



Obrázok 65: Umiestnenie samostatnej tabuľky Z 739 a jej integrácia do kontrastného štítu

²⁵⁶ [Z19] § 15 ods. 8

6 Vodiace dopravné zariadenia

6.1 Spoločné ustanovenia

6.1.1 Skladba vyobrazenia

Vyobrazenie retroreflexného obrazu vodiacich zariadení na vyznačenie dočasných a trvalých prekážok sa skladá z geometrických tvarov (pásov, trojuholníkov, šípov) červenej a bielej farby.

Tieto obrazy sa v prípade vodiacich zariadení **na vyznačenie dočasných prekážok** umiestňujú na príslušnú konštrukciu (napr. zábrana, kužeľ), ktorých rozmery spravidla presahujú rozmery retroreflexného obrazu.

V prípade vodiacich zariadení **na vyznačenie trvalých prekážok** sa retroreflexné obrazy umiestňujú na podkladové dosky rovnakého tvaru a rozmerov, resp. v prípade zariadenia Červené a biele pruhy na podkladové konštrukcie rovnakého tvaru a rozmerov; na rozdiel od zvislých dopravných značiek však nemožno viacero vodiacich zariadení (resp. ich retroreflexné obrazy) vyobraziť na spoločnej podkladovej doske pravouholníkového tvaru.

Vyobrazenie vodiacich zariadení **na vymedzenie smerového vedenia** (stĺpikov) sa skladá z geometrických tvarov (lichobežníkov, pravouholníkov) čiernej, resp. modrej farby (tzv. denné znaky), do ktorých sú vložené odrazky pravouholníkového tvaru (tzv. nočné znaky), pričom tieto znaky sú vyobrazené na stĺpikoch bielej farby.

6.1.2 Rozmerové formáty / veľkosti

Vodiace zariadenia sa (na rozdiel od zvislých dopravných značiek) vyhotovujú v jednom rozmerovom formáte, pričom pre jednotlivé zariadenia môže byť stanovených viacero možných rozmerov s odlišnými určeniami použitia (napr. na diaľnici, mimo diaľnice, za denného svetla a pod.).

Rozmery a ich použitie sú uvedené v príslušných článkoch nižšie; v [T10] sú presné rozmery uvedené na jednotlivých vzorových listoch.

6.1.3 Uvádzanie rozmerov

Rozmery vodiacich zariadení sa uvádzajú v milimetroch. Dvojrzmerné rozmery sa uvádzajú v tvare **výška x šírka**. Rozmery sa vzťahujú k samotnému retroreflexnému obrazu, resp. v prípade zariadení na vymedzenie smerového vedenia k stĺpiku. Obmedzenia kladené na rozmery konštrukcií, na ktorých sú tieto obrazy umiestnené, sa uvádzajú v texte nižšie.

6.1.4 Zaoblenie rohov

Zaoblenie rohov vodiacich zariadení na vyznačenie dočasných a trvalých prekážok sa musí aplikovať len v prípade, ak sa retroreflexný obraz umiestňuje na podkladovú dosku rovnakého tvaru a rozmerov.

Retroreflexné obrazy zariadení na vyznačenie dočasných prekážok sa spravidla umiestňujú na špecifické konštrukcie, ktorých tvar, resp. rozmery sú väčšie od samotného retroreflexného obrazu: v takom prípade sa od zaoblenia rohov môže upustiť. Rovnako tak sa spravidla nezaobľujú rohy zariadenia Červené a biele pruhy.

Polomer zaoblenia rohov r_1 je:

- zábrana na označenie uzávierky s výškou 100 mm: 28 mm,
- smerovacia tabuľka 1-šípová rozmerov 750 x 750 mm: 50 mm (voliteľne 40 mm),
- ostatné vodiace zariadenia pravouholníkového tvaru: 40 mm.

Uvedené hodnoty sa vzťahujú na zaoblenie rohov vyobrazenia (retroreflexného obrazu). Polomery zaoblenia rohov podkladovej dosky pozri v [T10], čl. 3.2.3.

6.1.5 Tolerancie

Prípustné odchýlky rozmerov vodiacich dopravných zariadení, ich skladobných prvkov, podkladových dosiek atď. určuje [T10], čl. 3.2.4.

6.2 Zariadenia pre vyznačenie dočasných prekážok

6.2.1 Zábrana na označenie uzávierky (Z 701)

Rozmery zábran na označenie uzávierky uvádza tabuľka 50.

Základná výška zábrany je 250 mm, výnimočne možno použiť výšku 500 mm. Zábrana určená len pre chodcov a cyklistov má výšku 100 mm. Výška hornej hrany retroreflexného obrazu je cca 1,0 m nad vozovkou (resp. úrovňou chodníka a pod.).

Tabuľka 50: Rozmery zábran na označenie uzávierok (mm)

Výška	Šírky	Použitie
100	1200, 1600, 2000	zábrana pre chodcov a cyklistov a doplnková (spodná) zábrana pod hlavnou zábranou
250	1200, 1600, 2000, 2400	štandardná zábrana
500	1600, 2000, 2400	výnimočne, ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky
1000	250	vertikálna zábrana

Na chodníkoch alebo ich v blízkosti, na únikových (núdzových) cestičkách alebo v ich blízkosti, v peších a obytných zónach, na parkoviskách, v parkovacích domoch a garážach a v iných oblastiach s vysokou mierou pohybu chodcov sa pre potreby orientácie nevidiacich a krátkozrakých musí pod hlavnú zábranu umiestňovať tiež doplnková zábrana výšky 100 mm a šírky zhodnej s hlavnou zábranou. Doplnková zábrana sa umiestňuje tak, aby sa jej spodná hrana nachádzala vo výške cca 150 mm nad úrovňou chodníka (vozovky a pod.).

V prípade čiastočnej uzávierky sa vedľa zábrany (krajnej v prípade viacerých zábran vedľa seba) na tej strane, z ktorej je obchádzaná vozidlami, umiestňuje smerovacia doska šrafovaná v rozmeroch 1000 x 250 mm.

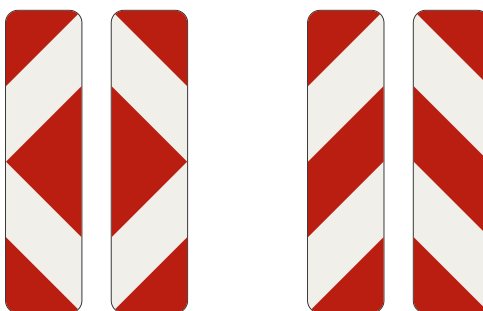
Vertikálne zábrany (1000 x 250 mm) sa používajú v prípadoch, kde nie je dostatočná šírka na použitie horizontálnej zábrany, napr. na chodníkoch, špeciálnych cestičkách a pod. Výška hornej hrany retroreflexného obrazu vertikálnej zábrany je cca 1,25 m nad úrovňou chodníka (vozovky atď.).

Konštrukcia, na ktorej je umiestnený retroreflexný obraz alebo obrazy zábrany na označenie uzávierky, nesmie presahovať o viac ako 150 mm (horizontálne zábrany), resp. 50 mm (vertikálne zábrany) za ľavý a pravý okraj retroreflexného obrazu.

Zábrany na označenie uzávierky sa vyhotovujú ako jednostranné.

6.2.2 Smerovacia doska (Z 702)

Smerovacie dosky sa delia na šípové a šrafované. Šípové majú ľavú alebo pravú orientáciu, šrafované majú ľavú, pravú alebo neutrálnu (obojsmernú) orientáciu.



Obrázok 66: Šípové a šrafované smerovacie dosky

Šípové smerovacie dosky sa smú používať len tam, kde sa ich postupnosťou vyznačuje zmena smeru jazdy, dočasné ukončenie (uzatvoreného) jazdného pruhu alebo zákruta s veľmi malým polomerom v porovnaní s predchádzajúcim priebehom cesty; takéto smerovacie dosky sa umiestnia len z vonkajšej strany. V ostatných prípadoch sa používajú šrafované smerovacie dosky.

Rozmery smerovacích dosiek sú 1000 x 250 mm (výška x šírka), pričom výška hornej hrany retroreflexného obrazu je cca 1,25 m nad úrovňou premávkového priestoru. Šrafované smerovacie dosky sa tiež vyhotovujú v nasledujúcich rozmeroch (výška x šírka) v ľavej a pravej orientácii:

- 2000 x 250 mm – ako varovná smerovacia doska,
- 2500 x 500 mm – ako varovaná smerovacia doska doplnená 3 varovnými svetlami alebo doplnená 2 varovnými svetlami a značkou Prikázaný smer obchádzania (Ø 480 mm); varovné svetlá majú žltú farbu, priemer 180 mm a sú neprerušované.²⁵⁷

Smerovacie dosky šírky 500 mm sa vyhotovujú len ako jednostranné. Smerovacie dosky šírky 250 mm sa vyhotovujú ako jednostranné alebo obojstranné; prípustné kombinácie obojstranných smerovacích dosiek sú:

- šípová vľavo / vpravo
- šípová vpravo / vpravo
- šrafovaná vľavo / vpravo
- šrafovaná vpravo / vpravo
- varovná vľavo / vpravo
- varovná vpravo / vpravo

Smerovacie dosky šípové a šrafované s výnimkou varovných sa smú umiestňovať v rade za sebou na vodiace prahy alebo vodiace obruby žltej farby. Rozmery takýchto smerovacích dosiek smú byť zmenšené pri zachovaní pomeru výšky a šírky, pričom minimálne prípustné rozmery sú 50 % základných rozmerov, t. j. 500 x 125 mm (výška x šírka). Zmenšenými smerovacími doskami sa smie tiež označiť napr. oplotenie priestoru stavby, vodiace steny a obdobné zariadenia.

Konštrukcia, na ktorej je umiestnený retroreflexný obraz smerovacej dosky, nesmie presahovať o viac ako 50 mm za pravý a ľavý okraj retroreflexného obrazu.

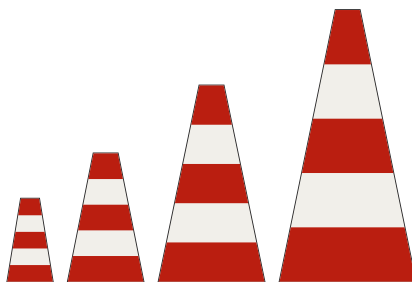
Vzdialenosť medzi smerovacími doskami je maximálne 10 m v obci a 20 m mimo obce, pričom v zákrutách, v odbočeniach a pod. sa tieto vzdialenosti primerane skracujú. Na diaľnici sa smú použiť dvojnásobné vzdialenosti medzi smerovacími doskami v priestore pred a za staveniskom, nie však v samotnom priestore staveniska –. Pre zmenšené smerovacie dosky sa uvedené vzdialenosti skracujú v pomere ich rozmerov k základným rozmerom.

Varovné smerovacie dosky výšky 2000 mm sa smú použiť aj ako trvalé, napríklad na vyznačenie zúženého prejazdneho profilu namiesto zariadenia Z 707 Červené a biele pruhy.

6.2.3 Dopravný kužeľ (Z 703)

Dopravné kužele majú tvar hore vodorovne skoseného kužeľa s kruhovou základňou. Na kuželi je umiestnený retroreflexný obraz troch vodorovných pruhov červenej farby a dvoch vodorovných pruhov bielej farby; zostávajúca časť kužeľa má neretroreflexnú červenú farbu.

Dopravné kužele sa vyhotovujú v štyroch veľkostiach. Celkovú výšku, výšku retroreflexného obrazu, výšku červených a bielych pruhov a použitie kužeľov jednotlivých výšok určuje tabuľka 51.



Obrázok 67: Retroreflexné obrazy dopravných kužeľov výšok 300, 500, 750 a 1000 mm

Priemer kužeľa na úrovni spodnej hrany retroreflexného obrazu má byť cca 45 – 50 % celkovej výšky kužeľa, priemer kužeľa na úrovni hornej hrany retroreflexného obrazu má byť:

- cca 60 mm pri kuželi výšky 300 mm a
- cca 80 – 85 mm pri kužeľoch výšok 500 mm, 750 mm a 1000 mm.

²⁵⁷ Tieto varovné svetlá nie sú (výstražné) svetelné signály.

Tabuľka 51: Výšky dopravných kužeľov (mm) a ich použitie

Výška			Použitie
celková	obrazu	pruhov	
300	275	55	len práce na vodorovnom dopravnom značení a len za denného svetla
500	425	85	mimo diaľnice
750	650	130	na diaľnici; prípustné aj mimo diaľnice
1000	900	180	v obci v blízkosti koľajníc (spravidla električkovej trate)

Kužeľe výšky 300 mm sa smú používať len pri prácach na vodorovnom dopravnom značení a len za denného svetla, čím sa rozumie v čase medzi východom a západom slnka. Obraz kužeľa výšky 300 mm nemusí byť vyhotovený ako retroreflexný.

6.2.4 Varovné osvetlenie zariadení na vyznačenie dočasných prekážok

Pri použití v nočných hodinách (v čase od západu do východu slnka) a za zníženej dohľadnosti (hmla, dážď, sneženie...) **musia** a za denného svetla pri nezniženej dohľadnosti **smú** byť zariadenia na označenie dočasných prekážok doplnené varovnými svetlami.²⁵⁸

Varovné svetlá sú buď integrované do príslušného zariadenia (varovné smerovacie dosky s varovnými svetlami – pozri [T10], VL 702-13, 702-14, 702-23 a 702-24) alebo sa umiestňujú nad týmito zariadeniami nasledovne:

- zábrany na označenie uzávierky a dopravné kužeľe: všetky.
- smerovacie dosky: v úseku, príp. aj bezprostredne pred úsekom, v ktorom dochádza k zmenám v šírkach, polohách alebo smerovaniach jazdných pruhov,

Podľa toho, či je uzávierka úplná alebo čiastočná, sa varovné svetlá umiestňujú nasledujúcimi spôsobmi:

- **pri úplnej uzávierke úseku v danom smere jazdy:**
trvalo svietiace svetlá červenej farby umiestnené rovnomerne v celej šírke uzávierky tak, aby vzdialenosť medzi jednotlivými svetlami nepresiahla 1 m, pričom sa musí použiť minimálne 5 svetiel,
- **pri čiastočnej uzávierke úseku v danom smere jazdy:**
trvalo svietiace svetlá žltej farby, pričom sa musia použiť minimálne 3 svetlá na každý uzatvorený pruh.

Čiastočnou uzávierkou sa rozumie taká uzávierka, pri ktorej je v danom smere voľný pre premávku aspoň jeden pruh alebo je povolený vjazd určitému okruhu účastníkov cestnej premávky nad rámec stavebnej premávky, napr. obyvateľom a pod.

Varovné svetlá musia svietiť nepretržite (nepreerušovane), s nasledujúcimi výnimkami:

- na dopravných kužeľoch sa smú použiť zábleskové svetlá,
- v prípade potreby smerovania vozidiel v priečnom smere, napr. pri znižovaní počtu jazdných pruhov, sa smie použiť cyklus smerového spínania, pri ktorom sa postupne v príslušnom smere (doľava, doprava) zapínajú jedno po druhom jednotlivé svetlá a následne všetky naraz zhasnú; takéto spínanie sa však smie použiť len počas denných hodín (t. j. v nočných hodinách musia svetlá svietiť nepretržite).

V prípade dopravných kužeľov sa varovné svetlá smú umiestňovať iba nad kužeľe výšok 750 mm a 1000 mm. Ak je potrebné mimo diaľnice použiť varovné svetlá nad dopravnými kužeľmi, použijú sa kužeľe výšky 750 mm namiesto kužeľov výšky 500 mm.

Varovné svetlá majú priemer 180 mm. Bližšie technické požiadavky na varovné svetlá stanovujú osobitné TP.

²⁵⁸ Tieto varovné svetlá nie sú svetelné signály.

6.2.5 Výstražné svetelné signály k zariadeniam na vyznačenie dočasných prekážok

Vo vhodnej vzdialenosti pred uzávierkou či obmedzením sa smú umiestniť návestidlá s prerušovanými svetelnými signálmi žltej farby, a to najmä v prípadoch presmerovania premávky do protismerného jazdného pásu na diaľnici alebo na zvlášť nebezpečných miestach.

Spravidla sa používajú návestidlá s jedným signálom s priemerom svetelného poľa 300 mm alebo návestidlá s dvojicou nad sebou umiestnených striedavo prerušovaných signálov s priemerom svetelného poľa 200 mm.

Požiadavky na prerušované žlté signály a na návestidlá stanovujú 5.2.2 a 5.2.7.

6.3 Zariadenia pre vyznačenie trvalých prekážok

6.3.1 Smerovacia tabuľa (Z 705)

Smerovacie tabule vyobrazujú šípky v ľavej alebo pravej orientácii. Obsahujú buď jeden šíp alebo najmenej 3 šípky, pričom pre ich použitie platí:

- Jednošípové smerovacie tabule sa umiestňujú v rade za sebou na vonkajšej strane zákruty s polomerom, ktorý je významne nižší, ako na danej ceste môže vodič očakávať.
- Viacšípové smerovacie tabule sa umiestňujú jednorazovo na začiatku krátkej zákruty s extrémne malým polomerom, a to na jej vonkajšej strane tak, aby boli viditeľné z dostatočnej vzdialenosti pred začiatkom zákruty. V samotnej zákrute sa potom už ďalšie viacšípové smerovacie tabule neumiestňujú, ak však zákruta vytvára oblúk > 100 gon, vyznačí sa podľa potreby jej priebeh jednošípovými smerovacími tabuľami.

Jednošípové tabule sa tiež smú použiť samostatne na stredovom ostrovčeku kruhového objazdu, umiestnené oproti vjazdu do kruhového objazdu, najmä mimo obce.

Smerovacie tabule sa vyhotovujú vždy ako jednostranné. Výška smerovacích tabúľ je 500 mm, šírka je n-krát 500 mm, kde n je počet vyobrazených šípov (najmenej 3, najviac 5).



Obrázok 68: Jednošípová a viacšípová smerovacia tabuľa

Jednošípové tabule umiestnené na začiatku zákruty tak, že ich vodič vidí z dlhej vzdialenosti pred začiatkom zákruty, sa smú v odôvodnených prípadoch používať tiež v rozmeroch 600 x 600 mm, aby sa zaistila rozoznatelnosť vyznačeného smeru aj z väčšej vzdialenosti.

Pri použití v obzvlášť nebezpečných úsekoch, napríklad na klesaniach horských prechodov alebo ak je polomer zákruty v kontexte danej cesty obzvlášť nízky, sa na jej začiatku smú jednošípové tabule používať v rozmeroch 750 x 750 mm a v ďalšom priebehu v rozmeroch 600 x 600 mm.

Smerovacie tabule sa technicky vyhotovujú rovnako ako zvislé dopravné značky a vzťahujú sa na ne rovnaké požiadavky ako na zvislé dopravné značky.

6.3.2 Vodiaca tabuľa (Z 706)

Vodiace tabule majú ľavú, pravú alebo neutrálnu (obojsmernú) orientáciu. Vyhotovujú sa vždy ako jednostranné.



Obrázok 69: Vodiaca tabuľa ľavá, pravá a neutrálna (obojsmerná)

Rozmery vodiacich tabúl sa líšia podľa použitia na diaľnici alebo mimo diaľnice. Vodiace tabule orientované vľavo alebo vpravo sa vyhotovujú v jednotnej výške, vodiace tabule orientované obojsmerne sa vyhotovujú v troch rôznych výškach. Rozmery uvádza tabuľka 52.

Vodiace tabule sa technicky vyhotovujú rovnako ako zvislé dopravné značky a vzťahujú sa na ne rovnaké požiadavky ako na zvislé dopravné značky.

Tabuľka 52: Rozmery vodiacich tabúl (výška x šírka v mm)

Orientácia	Na diaľnici	Mimo diaľnice
ľavá alebo pravá	900 x 600	750 x 500
neutrálna (obojsmerná)	900 x 600	750 x 500
	1200 x 600	1000 x 500
	2500 x 500	

Ak sa vodiaca tabuľa umiestňuje na (nad) tlmíč nárazov, platí rozmer 750 x 500 mm aj na diaľnici. Zároveň však šírka vodiacej tabule nesmie presahovať šírku tlmíča nárazov: v prípade, že šírka tlmíča je menšia ako 500 mm, umiestni sa vodiaca tabuľa do deliaceho ostrovčeka namiesto nad tlmíč nárazov. Na čelo tlmíča nárazov sa nalepí fólia s osobitným vyobrazením vodiacej tabule, pozri obrázok 70. Toto vyobrazenie platí z pohľadu vodiča. Ak má čelo tlmíča oblý tvar, musí sa vyobrazenie na fólii príslušne modifikovať tak, aby sa dosiahol zodpovedajúci obraz z pohľadu vodiča.



Obrázok 70: Osobitné vyobrazenie vodiacej tabule na čele tlmíča nárazov

6.3.3 Červené a biele pruhy (Z 707)

Zariadenie slúži na vymedzenie zníženého a/alebo zúženého prejazdneho profilu.

V prípade zníženého prejazdneho profilu sa zariadenie umiestňuje horizontálne nad vozovkou tak, aby jeho spodná hrana kopirovala svetlú výšku priestoru so zníženým prejazdňým profilom. Nad zariadenie sa umiestňuje Z 243 (k hodnotám na značke pozri 3.8.2.21).



Obrázok 71: Použitie Z 707 Červené a biele pruhy s vyznačením maximálnej výšky

V prípade zúženého prejazdneho profilu sa zariadenie umiestňuje vertikálne po oboch stranách vozovky tak, aby sa jeho spodná hrana nachádzala cca 1,5 m nad úrovňou vozovky.

Výška retroreflexných horizontálnych pásů, resp. šírka vertikálnych pásů s červenými a bielymi pruhami je 250 mm, druhý z rozmerov je variabilný a prispôsobuje sa miestnym pomerom. Retroreflexné pásy sa umiestňujú na podkladovú konštrukciu rovnakého tvaru a rozmerov.

Hrúbka vyznačených červených a bielych pruho je 200 mm, pričom pruhy na horizontálnych pásů sú pruhy zvislé a na vertikálnych sú vyobrazené v uhle 45° nadol smerom k vozovke. V zaoblených častiach platí hrúbka 200 mm na vonkajšom okraji.

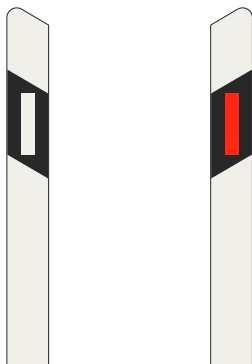
Pri súčasnom použití vertikálnych aj horizontálnych pásů smie byť prechod buď oblý alebo kolmý. Oblý prechod sa používa, ak má obmedzený priestor oblúkový tvar (napr. podjazd, tunel). Oblúková časť sa však smie nachádzať len z vonkajšej strany prejazdnej šírky pri stanovenej povolenej maximálnej výške vozidla. Ak má obmedzený priestor oblúkový tvar a je obmedzená len prejazdňá výška, červené a biele pruhy sú na páse vyobrazené vždy kolmo voči pásu v danom mieste (t. j. pruhy na bokoch nie sú v uhle 45° nadol smerom k vozovke).

6.4 Ostatné vodiace zariadenia

6.4.1 Zariadenia pre vymedzenie smerového vedenia a voľnej šírky cesty

6.4.1.1 Smerový stĺpik (Z 710)

Výška smerových stĺpikov je spravidla 1050 mm nad úrovňou terénu, minimálne však 1000 mm. V prípade umiestnenia na zvodidle musí byť výška stĺpika taká, aby sa spodná hrana denného znaku nachádzala v rovnakej alebo vyššej výške ako horná hrana zvodidla, ideálne 50 mm nad ňou; minimálna výška samotného stĺpika je potom 500 mm, typická 550 mm.



Obrázok 72: Smerový stĺpik ľavý a pravý (časť stĺpika nad úrovňou terénu)

Šírka smerových stĺpikov je 120 mm. Hĺbka je variabilná podľa riešenia výrobcu, minimálne však 50 mm; zároveň musí vyhotovenie stĺpika umožniť nalepiť na bočnej strane nálepku na označenie smeru k najbližšiemu telefónu núdzového volania. Bočné strany stĺpika musia byť oblé.

Výška denného znaku je 250 mm, pričom je skosený v pomere 7 : 12 smerom k vozovke; v rovnakom pomere je skosená horná hrana stĺpika. Denný znak je čiernej farby a umiestňuje sa tak, že sa jeho horná hrana nachádza 180 mm od hornej hrany smerového stĺpika.

Rozmery nočného znaku (odrazky) sú 180 x 40 mm (výška x šírka). Nočný znak je bielej farby po ľavej strane vozovky a červenej farby po pravej strane vozovky.

Smerové stĺpiky sa nedopĺňajú výstražnými znakmi zo Stĺpika z výstrahou (711) – pre varovanie pred námrazou pozri 6.4.1.2

Smerové stĺpiky sa v priečnej osi umiestňujú čo najbližšie k vozovke tak, aby nezasahovali do voľnej šírky; to spravidla znamená, že sa ich okraj bližší k vozovke nachádza 0,5 m od okraja spevnenej časti cesty, príp. mierne ďalej.

Smerové stĺpiky sa na vonkajšej strane smú doplniť plašičmi zveri vo forme modrých odraziek s orientáciou cca 45° voči osi vozovky tak, aby čo najväčšiu časť dopadajúceho svetla odrážali do priestoru vedľa vozovky.

Na diaľnici vybavenej telefónmi núdzového volania sa na smerových stĺpikoch umiestnených na vonkajšej strane (teda nie na strane stredného deliaceho pásu) vyznačuje na smerových stĺpikoch smer k najbližšiemu telefónu núdzového volania. Vyznačuje sa formou trojuholníka so symbolom telefónu na bočnej vnútornej strane smerového stĺpika v jeho hornej časti, napr. formou nálepky.



Obrázok 73: Vyznačenie smeru k najbližšiemu telefónu núdzového volania na smerovom stĺpiku

6.4.1.2 Stĺpik s výstrahou (Z 711)

S ohľadom na zásadu nevyhnutnosti (pozri 2.3.2), zásadu jednoduchosti (pozri 2.3.3) a zásadu jednoznačnosti (pozri 2.3.4) sa Z 711 Stĺpik s výstrahou nepoužíva.

Tam, kde je potrebné upozorniť na riziko tvorby námrazy, sa namiesto toho použije medzinárodne zrozumiteľná výstražná Z 121 Sneh alebo poľadovica, ktorá má jasný a jednoznačný význam. Bližšie k použitiu Z 121 pozri 3.7.1.9.

6.4.1.3 Nahradenie smerových stĺpikov dopravnými gombíkmi

Tam, kde smerové stĺpiky nie je možné z priestorových dôvodov umiestniť (napr. v tuneli), sa smú nahradiť retroreflexnými alebo aktívnymi dopravnými gombíkmi. Na takomto úseku sa však nesmú zároveň použiť svetelné dopravné gombíky na doplnenie alebo nahradenie okrajových pozdĺžnych čiar.

Svetelné dopravné gombíky nahrádzajúce smerové stĺpiky sa umiestňujú na vonkajšom okraji spevnenej časti krajnice alebo na obrubníku. Odrazky, resp. svietidlá takýchto dopravných gombíkov majú červenú farbu, ak sú umiestnené po pravej strane v danom smere premávky a bielu farbu, ak sú umiestnené po ľavej strane v danom smere premávky.

Požiadavky na zhotovenie a vlastnosti retroreflexných dopravných gombíkov uvádza [T1]. Tieto požiadavky sa primerane uplatnia aj na aktívne svetelné dopravné gombíky.

6.4.2 Vodiace prahy, obruby a steny

6.4.2.1 Vodiace prahy a obruby

Minimálna šírka vodiacich prahov a vodiacich obrúb na úrovni spodnej hrany (päty) je 250 mm. Výšky sú:

- vodiace prahy: od 25 mm do 120 mm,
- vodiace obruby: od 120 mm do 250 mm.

Vodiace prahy a obruby majú funkciu dočasnej súvislej vodorovnej čiary a sú žltej farby. Na vodiacich prahoch a obrubách oddeľujúcich jazdné pruhy sa spravidla umiestňujú smerovacie dosky o rozmeroch minimálne 500 x 125 mm (výška x šírka). Základný odstup medzi smerovacími doskami je v obci 5 m a mimo obce 10 m. V zákrutách, na križovatkách a pod. sa základný odstup primerane skracuje.

6.4.2.2 Vodiace steny

Minimálna šírka stabilnej vodiacej steny na úrovni spodnej hrany (päty) je 350 mm. Požadovaná výška je:

- stabilné vodiace steny: ≥ 500 mm,
- mobilné vodiace steny: ≥ 300 mm.

Bližšie požiadavky na vodiace steny a prípustné odchýlky od vyššie uvedených hodnôt pri špecifických vyhotoveniach uvádza [T5], čl. 3.1 a 4.1.

Stabilné vodiace steny majú neutrálnu farbu alebo jednotlivé dielce striedavo bielu a červenú. Mobilné vodiace steny majú striedavo bielu a červenú farbu jednotlivých dielcov.