

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

**TP 118**

**TECHNICKÉ PODMIENKY  
ZÁSADY POUŽÍVANIA  
VODOROVNÝCH DOPRAVNÝCH ZNAČIEK**

**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 .....	3
1.5	Vypracovanie TP .....	4
1.6	Distribúcia TP .....	4
1.7	Účinnosť TP .....	4
1.8	Nahradenie predchádzajúcich predpisov .....	4
1.9	Súvisiace a citované právne predpisy .....	4
1.10	Súvisiace a citované normy .....	5
1.11	Súvisiace a citované technické predpisy rezortu .....	5
1.12	Súvisiace zahraničné predpisy .....	5
1.13	Použité skratky .....	6
1.14	Význam pojmov .....	6
1.15	Prechodné ustanovenia .....	6
2	Spoločné ustanovenia .....	8
2.1	Požiadavky iných predpisov .....	8
2.2	Systematika vodorovných dopravných značiek .....	8
2.3	Poloha pozdĺžnych čiar .....	11
2.4	Režimy použitia vodorovných dopravných značiek .....	14
2.5	Formy niektorých čiar .....	15
2.6	Jednotky, mierky a označenia .....	17
3	Medziuzlové úseky .....	20
3.1	Vyznačovanie jazdných pruhov .....	20
3.2	Zmeny v počte a smerovaní jazdných pruhov .....	33
3.3	Ďalšie pruhy a zálivy .....	38
3.4	Pripojenia priľahlých nehnuteľností a účelových ciest .....	44
4	Uzlové body .....	45
4.1	Rozdelenie .....	45
4.2	Bezkolízne križovatky – výjazdy a vjazdy .....	46
4.3	Vetvy .....	64
4.4	Spoločné požiadavky na kolízne križovatky .....	68
4.5	Križovatky v režime všeobecnej úpravy prednosti .....	68
4.6	Križovatky v režime miestnej úpravy prednosti .....	72
4.7	Križovatky s riadenou premávkou .....	78
5	Špeciálna infraštruktúra .....	79
5.1	Vyhradené pruhy pre verejnú dopravu .....	79
5.2	Špeciálne cestičky .....	83
5.3	Cyklistické pruhy a ochranné pruhy .....	85
6	Iné značenie .....	87
6.1	Statická premávka .....	87
6.2	Označovanie vertikálnych spomaľovačov a vyvýšených priestorov .....	90

# 1 Úvodná kapitola

## 1.1 Vzájomné uznanie

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:

- (a) normou alebo kódexom osvedčených postupov vydaných vnútroštátnym normalizačným orgánom alebo rovnocenným orgánom niektorého zo štátov EHP a Turecka;
- (b) ktoroukoľvek medzinárodnou normou, ktorú niektorý zo štátov EHP a Turecka uznáva ako normu alebo kódex osvedčených postupov;
- (c) technickou špecifikáciou, ktorú verejný orgán niektorého zo štátov EHP a Turecka uznáva ako normu; alebo
- (d) 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 zásady používania vodorovných dopravných značiek na cestách (v zmysle [Z3]) a v iných premávkových priestoroch vrátane požiadaviek na ich hlavné technické charakteristiky. Tieto TP sa používajú spoločne s [T3] a [T5].

Spôsoby vyznačenia vodorovných dopravných značiek na povrchu cesty alebo iného premávkového priestoru sú vzormi dopravných značiek v zmysle [Z13] § 29 ods. 2, v nadväznosti na ktorý tieto TP spolu s [T5] uvádzajú tieto vzory.

Tieto TP nestanovujú požiadavky na stavebné riešenie ciest. Jednotlivé opatrenia sú však 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. 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 vodorovné dopravné značky 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 vodorovného dopravného značenia a pre jeho vyznačenie na cestách (v zmysle [Z3]) a v iných premávkových priestoroch. Nesmú sa vyznačiť vodorovné dopravné značky, ktoré sú v rozpore so špecifikáciami uvedenými v týchto TP, ani sa nesmú vodorovné dopravné značky použiť spôsobom, ktorý je v rozpore so špecifikáciami a zásadami uvedenými v týchto TP. Tieto TP sa používajú spolu s [T3], ktoré určujú spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení a spolu s [T5], ktoré definujú presné zhotovenie vodorovných dopravných značiek.

Ak iný TPR detailnejšie špecifikuje použitie vodorovných značiek v konkrétnej situácii (napr. [T1] v súvislosti s prácami na ceste), uplatňujú sa požiadavky týchto TP aj požiadavky TPR detailnejšie špecifikujúcim dané použitie.

Ak sa vykonáva miestna úprava cestnej premávky v situácii, ktorá nie je upravená v týchto TP ani v inom TPR a súčasne tieto TP nezakazujú takúto úpravu, postupuje sa pri návrhu vodorovných dopravných značiek spôsobom primerane odvodeným od zásad uvedených v týchto TP, pri dodržaní zásad vyplývajúcich z [T3].

Na určenie použitia vodorovných dopravných značiek a rozpory existujúceho použitia VDZ s platným určením použitia alebo s legislatívou sa rovnako vzťahujú ustanovenia [T3], čl. 1.4.

Na požiadavky týchto TP, ktoré sú podmienené objektívnymi priestorovými obmedzeniami, sa rovnako vzťahujú ustanovenia [T3], čl. 1.4.

## 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](mailto:tp@weldun.info).

## 1.6 Distribúcia TP

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

## 1.7 Účinnosť TP

Tieto TP nadobúdajú účinnosť dňom uvedeným na titulnej strane.

## 1.8 Nahradenie predchádzajúcich predpisov

Tieto TP nenahrádzajú žiadne predchádzajúce predpisy.

## 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. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- [Z4] zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave;
- [Z5] zákon č. 133/2013 Z. z. o stavebných výrobkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- [Z6] zákon č. 55/2018 Z. z. o poskytovaní informácií o technickom predpise a o prekážkach voľného pohybu tovaru;
- [Z7] zákon č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii;
- [Z8] zákon č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní (od 01.04.2024);
- [Z9] zákon č. 201/2022 Z. z. o výstavbe (od 01.04.2024);
- [Z10] 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);
- [Z11] vyhláška MDVRR SR č. 162/2013 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam skupín stavebných výrobkov a systémov posudzovania parametrov;
- [Z12] vyhláška MDV SR č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke;
- [Z13] vyhláška MV SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení;
- [Z14] Viedenský dohovor o cestných značkách a signáloch;
- [Z15] Európska dohoda doplňujúca Dohovor o cestných značkách a signáloch;
- [Z16] Protokol o vodorovných značkách k Európskej dohode doplňujúcej Dohovor o cestných značkách a signáloch;
- [Z17] 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 1436 (73 7010)	Materiály na dopravné značenie pozemných komunikácií. Požiadavky na vodorovné dopravné značky a skúšobné metódy
STN EN 1790 (73 7012)	Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Vopred pripravené vodorovné dopravné značky
STN 01 8020	Dopravné značky na pozemných komunikáciách
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 1: Súvisiace a citované normy vrátane aktuálnych zmien, dodatkov a národných príloh.*

### 1.11 Súvisiace a citované technické predpisy rezortu

[T1]	TP 069	Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest
[T2]	TP 102	Výpočet kapacít pozemných komunikácií
[T3]	TP 117	Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení
[T4]	VL 6.1	Zvislé dopravné značky
[T5]	VL 6.2	Vodorovné dopravné značky
[T6]	VL 6.3	Svetelné signály
[T7]	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 Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ (Smernica na zriaďovanie a vybavenie priechodov pre chodcov); FGSV, Köln : 2001
- [ZP4] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) (Odporúčania pre pešiu infraštruktúru); FGSV, Köln: 2002
- [ZP5] Veilig oversteken? Vanzelfsprekend! (Bezpečné prechádzanie? Prirodzene!); CROW, Amsterdam : 2006
- [ZP6] Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (Smernica na navrhovanie diaľnic) ; FGSV, Köln: 2006
- [ZP7] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Smernica na návrh miestnych ciest) ; FGSV, Köln: 2006
- [ZP8] Consolidated Resolution on Road Traffic (Konsolidovaná rezolúcia o cestnej premávke); United Nations Economic and Social Council, Geneve : 2009
- [ZP9] Consolidated Resolution on Road Signs and Signals (Konsolidovaná rezolúcia o cestných značkách a signáloch); United Nations Economic and Social Council, Geneve : 2010
- [ZP10] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (Odporúčania k cyklickej infraštruktúre); FGSV, Köln: 2010
- [ZP11] Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Smernice na navrhovanie krajinských ciest) ; FGSV, Köln: 2012
- [ZP12] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) (Odporúčania k zariadeniam pre statickú premávku); FGSV, Köln: 2012;
- [ZP13] N300 Trafikskilt. Del 1 Fellesbestemmelser (Dopravné značky. Časť 1 Spoločné požiadavky); Statens vegvesen Vegdirektoratet, Oslo : 2014

- [ZP14] 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
- [ZP15] Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RILSA) (Smernica na svetelnú signalizáciu – svetelné signály pre cestnú premávku); FGSV, Köln : 2015;
- [ZP16] Aanbeveling fiets- en kantstroken (Odporúčania na cyklistické a krajnicové pružky); CROW, Amsterdam : 2016
- [ZP17] Ontwerprijzer fietsverkeer (Manuál na navrhovanie cyklistickej infraštruktúry); CROW, Amsterdam : 2016
- [ZP18] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Všeobecný správny predpis k Vyhláške o cestnej premávke); BMV, Berlin : 2017
- [ZP19] Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen (Smernica na vodiace dopravné zariadenia a vodorovné dopravné značky na cestách); CROW, Amsterdam : 2017;
- [ZP20] Richtlijn drempels, plateaus en uitritten (Smernica na prahy, vyvýšené priestory a pripojenia); CROW, Amsterdam : 2017;
- [ZP21] Traffic Signs Manual. Chapter 5. Road Markings (Príručka k dopravným značkám. Diel 5. Vodorovné dopravné značky); Her Majesty's Stationery Office, London : 2018;
- [ZP22] Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil A Autobahnen (RMS-A) (Smernica na vodorovné dopravné značenie na cestách. Časť A Diaľnice); FGSV, Köln : 2019;
- [ZP23] Algemene omzendbrief nopens de wegsignalisatie, Deel III Wegmarkeringen (Všeobecný predpis o dopravnom značení. Časť III. Vodorovné značenie); AWV, Brussel : 2019;
- [ZP24] N100 Veg- og gateutforming (Navrhovanie ciest a ulíc); Statens vegvesen Vegdirektoratet, Oslo : 2019
- [ZP25] Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (Smernica na zabezpečenie pracovných miest na cestách); FGSV, Köln: 2021

### 1.13 Použité skratky

TP	Technické podmienky
TPR	Technické predpisy rezortu
VDZ	vodorovná dopravná značka
VL	Vzorové listy
Z nnn	značka číslo nnn alebo zariadenie číslo nnn (kde nnn je číslo)

### 1.14 Význam pojmov

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 [Z3], [Z13], [Z14], [Z15], [Z16]). Okrem toho sa v nadväznosti na spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení podľa [T3] používajú pojmy uvedené v [T3] vrátane skrátených tvarov.

### 1.15 Prechodné ustanovenia

#### 1.15.1 Existujúce dopravné značenie

Existujúce dopravné značenie zostáva v platnosti a nestanovuje sa termín na jeho zosúladenie s ustanoveniami týchto TP. Posúdenie súladu existujúcich VDZ s ustanoveniami týchto TP sa vykoná až v čase, keď je potrebná ich obnova.

Správcovia ciest, určujúce orgány a ostatné dotknuté subjekty postupujú po dni účinnosti pri akýchkoľvek zásahoch do dopravného značenia podľa ustanovení [T3], čl. 1.15 aj vo vzťahu k požiadavkám týchto TP.

#### 1.15.2 Obnova existujúceho dopravného značenia

Pri obnove vodorovných dopravných značiek vyznačených 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 VDZ.

Pri obnove vodorovných dopravných značiek vyznačených ku dňu účinnosti týchto TP alebo vyznačených v prechodnom období podľa 1.15.3 po dni účinnosti týchto TP sa má posúdiť ich súlad s požiadavkami týchto TP a [T3].

Ak sa zistí nesúlady, má sa značenie pri jeho obnove uviesť do súladu s požiadavkami týchto TP. V prípade, že sa tým mení význam značiek a teda dochádza k zmene miestnej úpravy cestnej premávky, je potrebné nové určenie použitia VDZ. Ak sa význam značiek nemení (napr. len zmena kadencie, rozmerov a pod.), nie je potrebné nové určenie použitia VDZ.

Ustanovenie prvej vety predchádzajúceho odseku sa nevzťahuje prípady, kedy objektívne priestorové obmedzenia neumožňujú uvedenie existujúceho dopravného značenia do súladu s požiadavkami týchto TP a [T3] alebo by takéto úpravy boli neprimerane nákladné, prípadne by viedli k zníženiu počtu parkovacích miest tam, kde ich je kritický nedostatok.

Zároveň pri obnove vodorovného dopravného značenia platia nasledujúce zásady:

1. Pruhové čiary sa smú obnoviť iba v prípade, ak nimi vyznačený jazdný pruh nie je užší ako minimálna prípustná šírka podľa týchto TP a [T3]. Kde sú jazdné pruhy užšie, nevyznačí sa (neobnoví sa) pruhová čiara. Cyklistické pruhy, ktorých šírka je menšia ako prípustné minimum podľa týchto TP a [T3] sa pri obnove vyznačia ako ochranné pruhy pre cyklistov.<sup>1</sup>
2. Vonkajšie okrajové čiary v obci, vyšrafovaný priestor, smerové šípky, priechody pre chodcov, priechody pre cyklistov a miesta na prechádzanie sa smú obnoviť iba v prípade, ak je ich použitie v súlade s týmito TP a [T3]. Odchýlne od toho, existujúce priechody pre chodcov a priechody pre cyklistov, ktoré nespĺňajú požiadavky [T3] na ich zriaďovanie, najmä pokiaľ ide o dĺžku a počet križovaných jazdných pruhov, avšak potreba ich zriadenia vyplýva z požiadaviek [T3], sa smú obnoviť aj bez uvedenia do súladu s požiadavkami týchto TP a [T3] za predpokladu, že na nich v minulosti nedošlo k nehode; toto ustanovenie sa nevzťahuje na také priechody, ktoré nespĺňajú požiadavku týchto [T3] na existenciu pešej, resp. cyklistickej infraštruktúry, po oboch stranách vozovky.
3. Vodorovné dopravné značky sa obnovujú tak, aby bol zachovaný ich pôvodný význam, vyznačia sa však v parametroch (napr. hrúbka čiary, dĺžka ťahu a medzery čiary, rozmery symbolov atď.) podľa týchto TP, [T3] a [T5]. Ak je Z 604 STOP čiara vyznačená na mieste, na ktorom sa má podľa platnej legislatívy vyznačovať Z 605 Čakacia čiara, vyznačí sa pri obnove čakacia čiara<sup>2</sup> v rozmeroch a v polohe v zmysle platnej legislatívy, týchto TP, [T3] a [T5].
4. Predchádzajúci odsek sa vzťahuje aj na farebnosť vodorovných značiek.<sup>3</sup> To znamená, že napr. oranžové dočasné VDZ sa pri obnove vyznačia v žltej farbe resp. ak sú použité na úseku bez trvalých (bielych) vodorovných dopravných značiek, vyznačia sa v bielej farbe. Uvedené sa analogicky vzťahuje na farebnosť čiar vyznačujúcich parkovacie miesta alebo na farebnosť čiar vyznačujúcich okraje vozovky v upokojených premávkových priestoroch.
5. Zelené podfarbenie cyklistickej infraštruktúry sa obnovuje v červenej farbe<sup>4</sup> alebo sa neobnoví. Ak však na danom mieste nie je podfarbenie prípustné v zmysle týchto TP a [T3] (napr. priechod pre cyklistov v smere, kde cyklista nemá prednosť v jazde), podfarbenie sa nesmie obnoviť a v rámci obnovy vodorovných dopravných značiek sa odstráni.

### 1.15.3 Dopravné značenie v realizácii alebo v príprave

Prechodné obdobie podľa [T3] čl. 1.15.3 na už zazmluvnené práce, na už obstarávané práce a na už určené dopravné značenie sa vzťahuje aj na vodorovné dopravné značky.

<sup>1</sup> Zmenou legislatívy ku dňu 1.4.2020 sa z veľkej časti dovtedajších cyklistických pruhov stali ochranné pruhy pre cyklistov, nakoľko boli značené prerušovanými čiarami.

<sup>2</sup> Predchádzajúce predpisy nepoznali rozdiel vo vyhotovení medzi STOP čiarou a čakacou čiarou. Vyznačením prerušovanej priečnej čiary (či už v tvare štvorcov alebo trojuholníkov) namiesto súvislej priečnej čiary sa nemení miestna úprava cestnej premávky a preto nie je potrebné nové určenie použitia takejto značky.

<sup>3</sup> Zmena farby vodorovnej dopravnej značky jej uvedením do súladu s platnou legislatívou nie je zmenou miestnej úpravy cestnej premávky.

<sup>4</sup> Zmenou podfarbenia sa nemení miestna úprava cestnej premávky.

## 2 Spoločné ustanovenia

### 2.1 Požiadavky iných predpisov

#### 2.1.1 TP 117 Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení

Tieto TP sa používajú spoločne s [T3], ktorý v kapitole 3 určuje:

- základné zásady používania dopravného značenia,
- všeobecné zásady používania pre jednotlivé základné problematiky, ako napr. prednosť v jazde, riadenie premávky na križovatkách, riešenie pešej a cyklistickej infraštruktúry atď., pričom súčasťou všeobecných zásad sú aj požiadavky na vyznačovanie vodorovných značiek, ktoré určujú kde, akým spôsobom alebo v akom rozsahu sa musia alebo naopak nesmú VDZ použiť.

[T3] zároveň v kapitole 4 vymedzuje systematiku vodorovných dopravných značiek, stanovuje ich rozmery, farebnosť a ďalšie vizuálne charakteristiky a určuje základné zásady ich používania.

#### 2.1.2 VL 6.2 Vodorovné dopravné značky

Tieto TP sa používajú spoločne s [T5], ktorý definuje presné tvary, rozmery a farby vodorovných dopravných značiek a požiadavky na ich technické prevedenie.

V týchto TP sa spravidla podrobnejšie neuvádzajú (nekótujú) rozmery jednotlivých VDZ, resp. sa podľa potreby uvádza len celkový rozmer značky (kde je to potrebné), kadencie pozdĺžnych čiar a pod. Detailné tvary a rozmery pozri v [T5].

## 2.2 Systematika vodorovných dopravných značiek

### 2.2.1 Celková systematika

Tabuľka 1 uvádza celkovú systematiku vodorovných dopravných značiek.

Tabuľka 1: Systematika vodorovných dopravných značiek

Skupina	Popis	Zoznam značiek
pozdĺžne čiary	Vymedzujú jazdné pruhy, iné pruhy a krajinu a usmerňujú premávku. Pozdĺžnymi čiarami sa vyznačujú okraje vozovky, hranice medzi jazdnými pruhmi a priestor ochranného pruhu pre cyklistov.	Z 601 Pozdĺžna súvislá čiara Z 602 Pozdĺžna prerušovaná čiara Z 603 Pozdĺžna súvislá čiara doplnená prerušovanou čiarou
priečne čiary	Vymedzujú miesto na ceste, kde má vodič (vždy alebo za určitých okolností) zastaviť vozidlo a zároveň slúžia na vedenie premávky v priečnom smere voči osi vozovky (vozidlá na ceste s prednosťou v jazde, chodci, cyklisti).	Z 604 STOP čiara Z 605 Čakacia čiara Z 610 Priechod pre chodcov Z 611 Miesto na prechádzanie Z 612 Priechod pre cyklistov
plošné značky	Vymedzujú plochu, na ktorej platia niektoré osobitné pravidlá cestnej premávky, najmä zákaz premávky, zákaz stáť, zákaz zastavenia alebo naopak miesto, kde je zastavenie a stáť povolené.	Z 620 Vyšrafovaný priestor Z 621 Cikcak čiara Z 622 Parkovacie miesta
symboly	Určujú použitie jazdných pruhov podľa smeru jazdy alebo smeru premávky.	Z 630 Smerové šípky Z 631 Predbežné šípky Z 635 Koridor pre cyklistov
iné značky	Uvádzajú doplňujúce informácie a výstrahy alebo pomáhajú usmerňovať premávku.	pozri nižšie



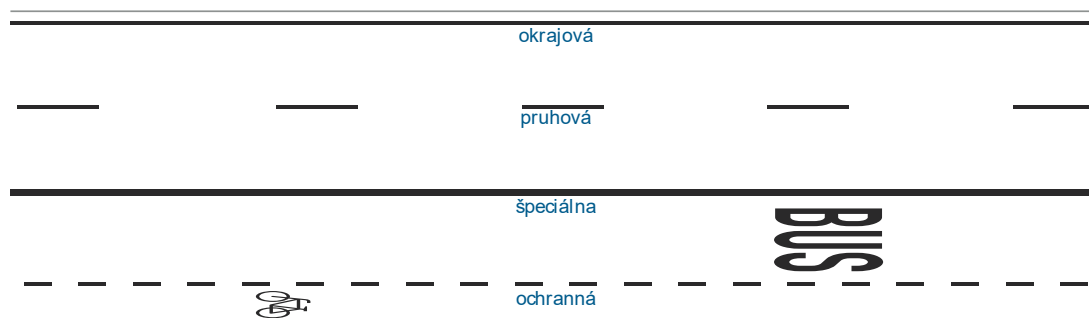
### 2.2.2 Pozdĺžne čiary

Z hľadiska formy (významu pre účastníka cestnej premávky) sa pozdĺžne čiary delia na súvislé, prerušované a súvislé doplnené prerušovanou čiarou (ďalej tiež „jednostranné prerušované“ čiary).

Rozdelenie pozdĺžnych čiar z hľadiska systematiky určuje [T3], čl. 2.1. Základné systematické rozdelenie zhŕňa tabuľka 2 a obrázok 1.

Tabuľka 2: Základné rozdelenie pozdĺžnych čiar z hľadiska systematiky

Druh čiar	Oddeľuje	Poddruhy
okrajová	vozovku od iného priestoru alebo dve rôzne vozovky v kolíznom priestore (vozovka hlavnej cesty vs. vozovka vedľajšej cesty)	vonkajšie vnútorné
pruhová	dva všeobecné jazdné pruhy alebo dva špeciálne pruhy rovnakého druhu	stredové vodiace deliace kyvadlové
špeciálna	všeobecný jazdný pruh od špeciálneho alebo dva špeciálne pruhy rôznych druhov	–
ochranná	vymedzuje šírku ochranného pruhu pre cyklistov v rámci jazdného pruhu (všeobecného alebo špeciálneho)	–



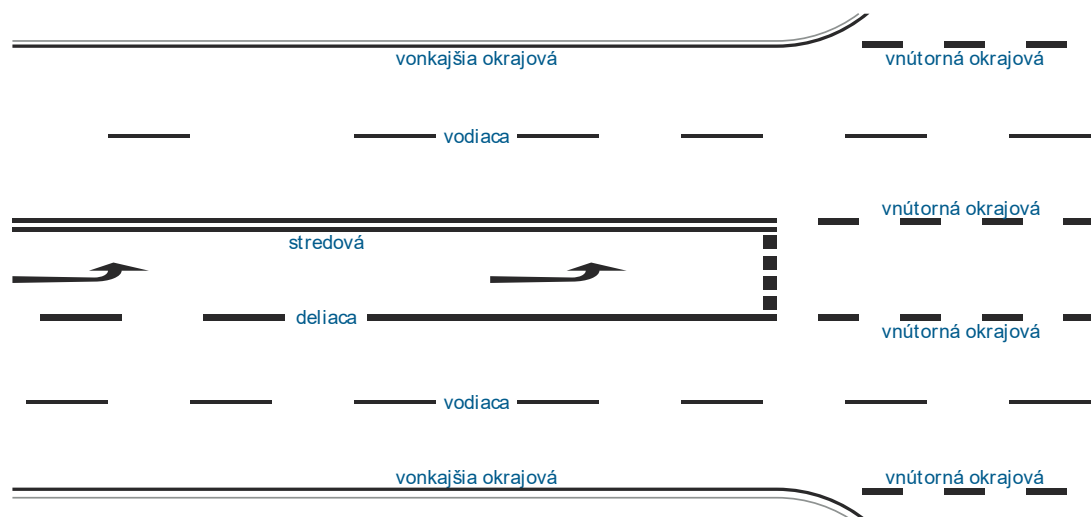
Obrázok 1: Základné rozdelenie pozdĺžnych čiar z hľadiska systematiky

Okrajové čiary sa delia na vonkajšie a vnútorné:

- **vonkajšie okrajové** čiary vymedzujú vozovku voči premávkovému alebo nepremávkovému priestoru inému ako vozovka, napr. krajnici, parkovaciemu pruhu, vyšrafovanému priestoru a pod.,
- **vnútorné okrajové** čiary vizuálne oddeľujú v kolíznom priestore premávkový priestor cesty s prednosťou v jazde od premávkového priestoru cesty bez prednosti v jazde.

Pruhové čiary sa delia na stredové, vodiace, deliace a kyvadlové:

- **stredové** čiary oddeľujú na obojsmernej vozovke dvojicu vzájomne protismerných pruhov, čím zároveň vymedzujú protismerné časti vozovky,
- **vodiace** čiary oddeľujú dvojicu vzájomne neprotismerných pruhov, pričom ide o pruhy, ktoré sú buď oba priebežné alebo oba manévrovacie pre rovnaký smer jazdy,
- **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,
- **kyvadlové** čiary oddeľujú kyvadlový jazdný pruh od susedného jazdného pruhu (vrátane kyvadlového).



Obrázok 2: Poddruhy okrajových a pruhových čiar

### 2.2.3 Priechne čiary

Priechne čiary sa delia na:

1. značky na zastavenie vozidla: Z 604 STOP čiara a Z 605 Čakacia čiara,
2. značky na vedenie chodcov a cyklistov cez vozovku: Z 610 Priechod pre chodcov, Z 611 Miesto na prechádzanie a Z 612 Priechod pre cyklistov.

Značky na zastavenie vozidla tiež môžu slúžiť na vedenie vozidiel v priečnom smere (po ceste s prednosťou v jazde): kde je to možné, vyznačujú sa čo najhlbšie v križovatke, aby sa dosiahol čo najlepší rozhľad vodiča, pričom v ideálnom prípade zároveň nahrádzajú vo svojej šírke (z pohľadu cesty s prednosťou v jazde vo svojej dĺžke) vnútornú okrajovú čiaru cesty s prednosťou v jazde.

### 2.2.4 Plošné značky

Plošné značky vymedzujú priestor, v ktorom platia niektoré osobitné pravidlá cestnej premávky:

1. Z 620 Vyšrafovaný priestor vymedzuje priestor, v ktorom je zakázaná premávka (jazda, zastavenie aj státie) s výnimkou obchádzania prekážky cestnej premávky,
2. Z 621 Cikcak čiara vymedzuje priestor, kde je zakázané státie vozidiel,<sup>5</sup> a ak je takto označená zastávka vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb (vložený nápis alebo nápisy BUS resp. TRAM) resp. stanovište taxíkov (vložený nápis TAXI), aj zastavenie vozidiel iných ako vozidiel pravidelnej verejnej dopravy osôb resp. vozidiel taxislužby pri vykonávaní zmluvnej prepravy osôb,
3. Z 622 Parkovacie miesta vymedzuje jednotlivé miesta, kde je dovolené zastavenie a státie,<sup>6</sup> pričom súčasne určuje spôsob státia.

### 2.2.5 Iné značky

Inými vodorovnými značkami sú čiary, symboly, nápisy a vyobrazenia zvislých značiek na povrchu cesty iné ako tie, ktoré definuje platná legislatíva.<sup>7</sup> Tie to sa smú vyznačovať len podľa vzorov uvedených v predpisoch schválených Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky.<sup>8</sup>

Iné značky majú len informačný alebo výstražný charakter; neustanovujú žiadne regulácie.

Inými značkami v zmysle [T3] a týchto TP sú:

<sup>5</sup> Nepriamo tieto značky regulujú tiež okolitý priestor: kde je vyznačená Z 621 Cikcak čiara pri okraji vozovky, je státie zakázané nielen vo vyznačenom priestore, ale aj vedľa neho, nakoľko vodič je povinný zastaviť a stáť čo najbližšie k okraju vozovky, nesmie teda vozidlo zaparkovať vedľa cikcak čiar vo vnútri vozovky.

<sup>6</sup> Okruh vozidiel, ktoré na danom parkovacom mieste smú zastaviť a stáť však môže obmedzovať zvislá dopravná značka.

<sup>7</sup> [Z13] § 10 ods. 5

<sup>8</sup> [Z13] § 29 ods. 2

- cyklistické okrajové čiary, ktoré oddeľujú pruh pre chodcov od pruhu pre cyklistov na oddelenej cestičke pre chodcov a cyklistov, príp. vizuálne vymedzujú okraje špeciálnej cestičky tam, kde tieto okraje vymedzené stavebne alebo nie sú dobre viditeľné,
- cyklistické stredové čiary, ktoré vymedzujú protismerné časti obojsmernej cyklistickej infraštruktúry za predpokladu jej dostatočnej šírky,
- pomocné vodiace čiary, ktoré napomáhajú viesť premávku v rozľahlých premávkových priestoroch, najmä na veľkých križovatkách,
- priecestné čiary, ktoré vymedzujú miesto pred priecestím, kde sa vodičovi odporúča zastaviť vozidlo v čase, kedy nesmie vojsť na priecestie,
- spomaľovacie čiary („blesk“), ktoré upozorňujú vodiča na potrebu spomalenia a zvýšenia pozornosti, a to najmä tam, kde toto nie je možné alebo vhodné vyjadriť inými značkami, napr. varovnou čiarou,
- označenia vertikálnych spomaľovacích prvkov alebo nájazdov do vyvýšených premávkových priestorov, ktoré sa vyznačujú na mieste výraznej zmeny výškovej polohy vozovky,
- označenie stĺpikov (a obdobných prekážok) na cyklistickej infraštruktúre, ktoré varujú cyklistu pred nárazom do stĺpika slúžiaceho ako zábrana na vjazd iných vozidiel na cyklistickú infraštruktúru,
- zvláštne šípky, ktorými sú protismerná šípka slúžiaca ako varovanie pri neúmyselnom vjazde do protismeru (najmä do jednosmerných vetiev) a šípky na otáčanie, ktoré označujú jazdný pruh určený výlučne na otáčanie,
- vyobrazenia zvislých značiek alebo ich významových symbolov, ktoré upozorňujú na všeobecnú alebo miestnu úpravu cestnej premávky alebo podávajú vhodné informácie,
- nápisy, ktoré majú obdobný účel ako vyobrazenia zvislých značiek alebo ich významových symbolov.

Detailné vyobrazenie iných značiek určuje [T5] na príslušných vzorových listoch.

## 2.3 Poloha pozdĺžnych čiar

### 2.3.1 Základná poloha

Pozdĺžne čiary sa voči vymedzenej osi značenia (okraj vozovky, hranice medzi pruhmi) vyznačuje v polohe vyplývajúcej z druhu danej pozdĺžnej čiary. Tieto polohy určuje [T3] čl. 4.2.3.

### 2.3.2 Poloha pozdĺžnych čiar pri významnej zmene polohy osi značenia voči osi vozovky

Ak dochádza k významnej zmene polohy vymedzenej osi značenia voči osi vozovky, napr. pri rozvinutí nového pruhu, ukončení pruhu, rozvinutí vyšrafovaného priestoru alebo pri (významnom) zúžení, rozšírení či vychýlení jazdného pruhu napr. pred ostrovčekom, vyznačí sa takáto zmena vodorovným značením dvojitou parabolickou krivkou za účelom plynulého vedenia vodičov.<sup>9</sup> Takáto krivka sa mierne odchyľuje od osi značenia a ňou tvorený prechodový úsek je spravidla kratší ako dĺžka rozširovacieho klinu (detaily pozri v jednotlivých článkoch nižšie).

Krivka sa nepoužíva pri miernych zmenách polohy vymedzenej osi značenia voči osi vozovky (pozri 2.3.3), pri rozvinutí a ukončení pruhu na predchádzanie (pozri 3.3.1) a v zákrutách s malými polomerami (pokiaľ to nie je nevyhnutné, zmeny v polohe osí značenia by sa nemali vykonávať v zákrute s malým polomerom).

Dvojitá parabolická krivka je tvorená dvoma na seba nadväzujúcimi parabolickými krivkami. Definuje sa závislosťou zmeny v priečnej polohe od zmeny v pozdĺžnej polohe nasledovne:

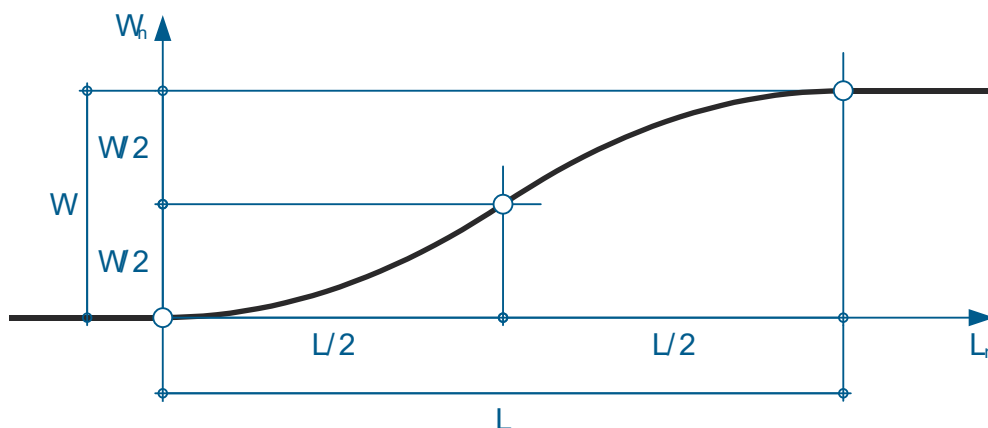
$$W_n = \begin{cases} \frac{2 \cdot W \cdot L_n^2}{L^2}, & 0 \leq L_n \leq \frac{L}{2} \\ W - \frac{2 \cdot W \cdot (L - L_n)^2}{L^2}, & \frac{L}{2} \leq L_n \leq L \end{cases}$$

<sup>9</sup> Dvojitá parabola zodpovedá prirodzenému pohybu vozidla: vodič mierne natočí volant do jednej strany, vzápätí plynulo mierne do opačnej strany a následne volant vyrovná, a to bez toho, aby pohyb volantom musel zastavovať.

kde:

- $W_n$  je zmena v priečnej polohe v bode  $n$ ,
- $L_n$  je zmena pozdĺžnej polohy v bode  $n$ ,
- $W$  je celková zmena v priečnej polohe (napr. šírka rozvinutia pruhu),
- $L$  je celková dĺžka prechodového úseku.

Výslednú krivku zobrazuje obrázok 3.



Obrázok 3: Dvojitá parabolická krivka na vyznačenie zmeny v priečnej polohe čiar

Tabuľka 3 uvádza v percentách koeficienty zmeny v priečnej polohe v závislosti od pozdĺžnej polohy po 1/40 dĺžky prechodového úseku. Hodnota 0 % znamená pôvodnú polohu, hodnota 100 % je celková zmena polohy.<sup>10</sup>

Tabuľka 4 obsahuje parametre pre najčastejšie používané hodnoty  $L$  a  $W$ .

**POZNÁMKA:** Použitie tabuľky je nasledovné: Vyberte stĺpec pre zvolenú prechodovú dĺžku a stĺpec pre zvolenú zmenu v priečnej polohe. V prvom z nich nájdite riadok s požadovanou vzdialenosťou od začiatku prechodového úseku; v rovnakom riadku v druhom z týchto stĺpcov odčítate hodnotu zmeny v priečnej polohe v danom bode. Príklad: dĺžka prechodového úseku 60 m (stĺpec 3), zmena v priečnej polohe 3,75 m (stĺpec 9); pre vzdialenosť napr. 27 m od začiatku prechodového úseku (10-ty riadok) je v rovnakom riadku uvedená zmena v priečnej polohe 1,52 m.

Tabuľka 3: Koeficienty dvojitej parabolickej krivky v krokoch po 5 % celkovej dĺžky (%)

$\frac{L_n}{L}$	$\frac{W_n}{W}$
0	0,0
5	0,5
10	2,0
15	4,5
20	8,0
25	12,5
30	18,0
35	24,5
40	32,0
45	40,5
50	50,0

$\frac{L_n}{L}$	$\frac{W_n}{W}$
50	50,0
55	59,5
60	68,0
65	75,5
70	82,0
75	87,5
80	92,0
85	95,5
90	98,0
95	99,5
100	100,0

<sup>10</sup> Na výpočet skutočných hodnôt v metroch pre konkrétny prípad treba hodnoty  $W_n$  násobiť celkovou zmenou v priečnej polohe v metroch a hodnoty  $L_n$  celkovou dĺžkou prechodového úseku v metroch.

Tabuľka 4: Parametre dvojitej parabolickej krivky pre najčastejšie používané hodnoty (m)

dĺžka prechodového úseku L				zmena v priečnej polohe W				
20	30	60	120	2,75	3,00	3,25	3,50	3,75
L <sub>n</sub>				W <sub>n</sub>				
0	0,0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	1,5	3	6	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02
2	3,0	6	12	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08
3	4,5	9	18	0,12	0,14	0,15	0,16	0,17
4	6,0	12	24	0,22	0,24	0,26	0,28	0,30
5	7,5	15	30	0,34	0,38	0,41	0,44	0,47
6	9,0	18	36	0,50	0,54	0,59	0,63	0,68
7	10,5	21	42	0,67	0,74	0,80	0,86	0,92
8	12,0	24	48	0,88	0,96	1,04	1,12	1,20
9	13,5	27	54	1,11	1,22	1,32	1,42	1,52
10	15,0	30	60	1,38	1,50	1,63	1,75	1,88
11	16,5	33	66	1,64	1,79	1,93	2,08	2,23
12	18,0	36	72	1,87	2,04	2,21	2,38	2,55
13	19,5	39	78	2,08	2,27	2,45	2,64	2,83
14	21,0	42	84	2,26	2,46	2,67	2,87	3,08
15	22,5	45	90	2,41	2,63	2,84	3,06	3,28
16	24,0	48	96	2,53	2,76	2,99	3,22	3,45
17	25,5	51	102	2,63	2,87	3,10	3,34	3,58
18	27,0	54	108	2,70	2,94	3,19	3,43	3,68
19	28,5	57	114	2,74	2,99	3,23	3,48	3,73
20	30,0	60	120	2,75	3,00	3,25	3,50	3,75

### 2.3.3 Poloha pozdĺžnych čiar pri miernej zmene polohy osi značenia voči osi vozovky

Dvojitá parabolická krivka podľa 2.3.2 sa neuplatňuje pri takých zmenách polohy osi značenia voči osi vozovky, kedy dĺžka prechodového úseku a pomer šírky a dĺžky prechodového úseku dosahuje parametre, ktoré uvádza tabuľka 5. Typické použitie je pri miernom zúžení alebo rozšírení jazdného pruhu.

V týchto prípadoch sa posun čiary vyznačí priamo voči osi značenia v polohe vyplývajúcej z druhu danej pozdĺžnej čiary. Tieto polohy určuje [T3] čl. 4.2.3.

Tabuľka 5: Parametre prechodového úseku, kedy sa nepoužíva dvojitá parabolická krivka

miesto	pomer zmeny šírky jazdného pruhu voči dĺžke prechodového úseku	minimálna dĺžka prechodového úseku
na diaľnici	$\leq 1 : 180$	60 m
mimo obce	$\leq 1 : 90$	30 m
v obci	$\leq 1 : 60$	20 m

Na diaľničných vetvách a na diaľnici na území mestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie, sa uplatní pomer ako mimo obce.

Typická zmena šírky jazdného pruhu je cca 0,25 m, kde vzhľadom na vyššie stanovené minimálne dĺžky prechodového úseku bude pomer zmeny šírky jazdného pruhu voči dĺžke prechodového úseku nižší ako vyššie stanovené maximálne hodnoty.

## 2.4 Režimy použitia vodorovných dopravných značiek

### 2.4.1 Na diaľnici / mimo obce / v obci

Tvary a rozmery vodorovných dopravných značiek ako aj zásady ich používania sa líšia podľa miesta, kde sa vyznačujú. Základnými rozlišovacími režimami sú:

- 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.

Režim diaľnice sa použije aj na úseku mimo obce, ak je na ňom najvyššia dovolená rýchlosť > 100 km/h. Režim mimo obce sa použije aj na úseku v obci, ak je na ňom najvyššia dovolená rýchlosť > 50 km/h.

Rozlíšenie jednotlivých miest určuje tabuľka 6.

Tabuľka 6: Základné rozlíšenie režimov na diaľnici / mimo obce v obci

režim	základné použitie	použije sa tiež
na diaľnici	na diaľnici (v obci aj mimo obce)	na úseku cesty mimo obce s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 100 km/h †
mimo obce	mimo diaľnice, mimo obce	v obci na úseku cesty v obci s najvyššou dovolenou rýchlosťou > 50 km/h †
v obci	mimo diaľnice, v obci	–

† Ak je v priebehu takéhoto úseku prechodne znížená najvyššia dovolená rýchlosť, stále sa súvislo uplatňuje daný režim (na diaľnici resp. mimo obce) aj na úseku so zníženou rýchlosťou.

### 2.4.2 Špecifické prípady

#### 2.4.2.1 Použitie režimu „mimo obce“ na diaľnici

V nasledujúcich prípadoch sa na diaľnici vodorovné dopravné značky používajú v tvaroch a rozmeroch platných mimo obce:

- na úseku diaľnice, ktorý je výnimočne obojsmerný (napr. jednorúrovňový tunel); v prípade obojsmerných vjazdových / výjazdových vetiev to platí v úseku od začiatku / konca diaľnice až po miesto, kde sa vetva rozdeľuje na jednosmerné vetvy,
- na diaľničných odpočívadlách (vrátane jednosmerných úsekov),
- dočasné vodorovné dopravné značky v priestore prác na ceste a jeho blízkom okolí,
- na diaľnici na území mestskej aglomerácie alebo v jej blízkosti, ktorá prevažne alebo úplne slúži potrebám zdrojovej, cieľovej a lokálnej dopravy danej aglomerácie.

#### 2.4.2.2 Upokojené premávkové priestory

Tieto TP určujú pre upokojené premávkové priestory špecifické požiadavky alebo možnosti. V prípadoch, kde nie je pre upokojený premávkový priestor uvedená osobitná požiadavka alebo možnosť, sa uplatňuje režim „v obci,“ a to aj v prípadoch, keď sa daný upokojený premávkový priestor nachádza mimo obce.

### 2.4.2.3 Cyklistická infraštruktúra

Tieto TP určujú pre cyklistickú infraštruktúru špecifické požiadavky alebo možnosti. V prípadoch, kde nie je pre cyklistickú infraštruktúru uvedená osobitná požiadavka alebo možnosť, sa postupuje nasledovne:

- ak je daná cyklistická infraštruktúra fyzicky oddelená od premávkových priestorov pre motorové vozidlá alebo ak sa nachádza v upokojenom premávkovom priestore, považuje sa za upokojený premávkový priestor a postupuje sa podľa 2.4.2.2,
- v ostatných prípadoch sa uplatňuje režim „v obci,“ a to aj v prípadoch, keď sa daná cyklistická infraštruktúra nachádza mimo obce.

### 2.4.2.4 Dočasné vodorovné dopravné značky

Dočasné vodorovné dopravné značky v priestore prác na ceste na diaľnici sa vyznačujú v tvaroch a rozmeroch platných mimo obce (pozri 2.4.2.1). V ostatných prípadoch sú tvary a rozmery dočasných vodorovných dopravných značiek zhodné s tvarmi a rozmermi trvalých vodorovných dopravných značiek.

### 2.4.3 Bezkolízny / semikolízny / kolízny priestor

Tieto TP ako aj [T3] a [T5] pri určovaní požiadaviek na vodorovné dopravné značky rozlišujú, či ide o značky v bezkolíznom, semikolíznom alebo kolíznom priestore. Ak sa takéto rozlíšenie neuvádza, platí zodpovedajúca požiadavka vo všetkých troch druhoch premávkových priestorov.

## 2.5 Formy niektorých čiar

### 2.5.1 Vyznačovanie varovnej stredovej čiar

Pri zmene prerušovanej stredovej čiar na súvislú alebo jednostrannú prerušovanú a tiež v niektorých ďalších prípadoch sa vyznačuje varovná stredová čiara. Parametre varovnej čiar špecifikuje tabuľka 7, pričom závisia od miesta (v obci / mimo obce) a v prípade umiestnenia mimo obce aj od jazdnej rýchlosti<sup>11</sup> na danom úseku.

Tabuľka 7: Parametre varovnej čiar

	Mimo obce, jazdná rýchlosť > 70 km/h	Mimo obce, jazdná rýchlosť ≤ 70 km/h	V obci
Počet ťahov vrátane Z 631	20	15	10
Dĺžka (m)	120	90	45
Z 631 nahrádzajú ťahy číslo	1, 10, 17	1, 8, 13	nevyznačujú sa

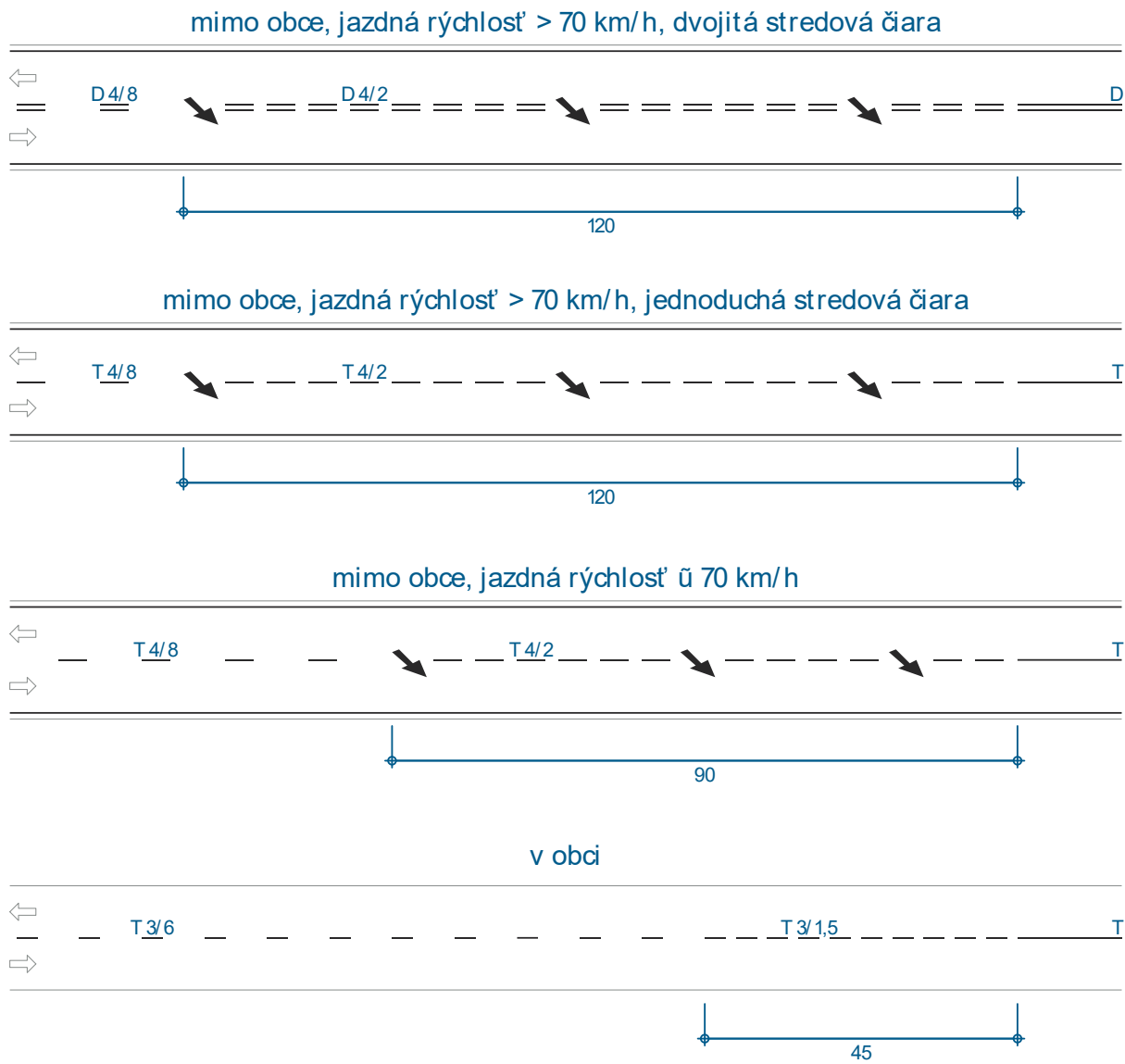
Vzory varovných čiar uvádza obrázok 4.

Detaily spôsobu vloženia predbežnej šípky do varovnej čiar uvádzajú obrázok 5 a obrázok 6. Predbežné šípky Z 631 sa smú alternatívne integrovať s ťahom pozdĺžnej čiar, presné vyobrazenie takto integrovanej šípky špecifikuje [T5], VL 631-25. Ak medzera dvojitej čiar podfarbená zelenou farbou podľa [T3], podfarbenie sa prerušuje v mieste, kde sa vkladá Z 631.

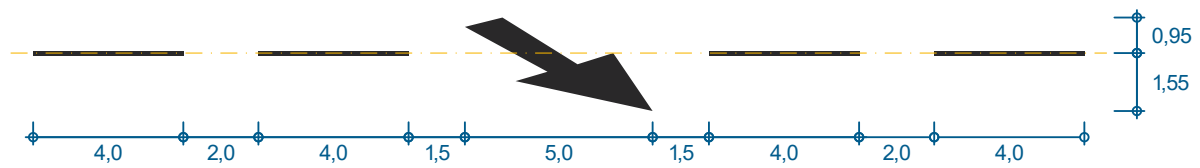
### 2.5.2 Vyznačovanie varovnej vodiacej čiar

Varovná vodiaca čiara sa vyznačuje rovnako ako varovná stredová čiara podľa 2.5.1 s tým rozdielom, že sa vybrané ťahy čiar nenahrádzajú Z 631. Predbežná šípka, t. j. takáto čiara sa skladá len z čistých ťahov.

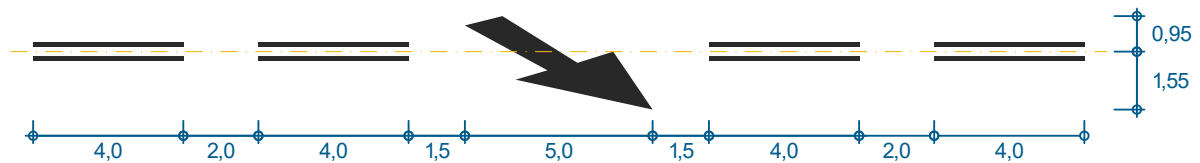
<sup>11</sup> Pozri [T3] čl. 3.1.2.



Obrázok 4: Vyznačovanie varovnej stredovej čiary



Obrázok 5: Detail predbežnej šípky vloženaj do jednoduchej varovnej čiary



Obrázok 6: Detail predbežnej šípky vloženaj do dvojitej varovnej čiary



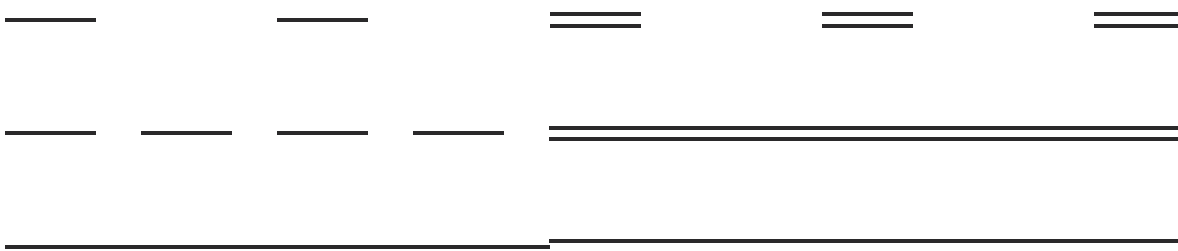
### 2.5.3 Prechod medzi jednoduchou a dvojitou čiarou

Ak na seba nadväzuje jednoduchá čiara a dvojitá čiara s celkovou šírkou  $\leq 0,60$  m, nadväzujú na seba nasledovne:

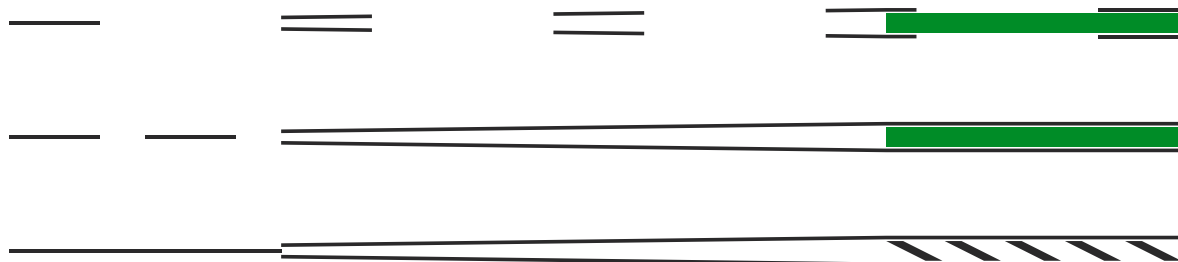
- ak je aspoň jedna z nich prerušovaná, nadväznosť je vykoná prostredníctvom medzery medzi oboma čiarami,
- ak sú obe súvislé, nadväzujú na seba bezprostredne, bez akéhokoľvek prechodového úseku.

Ak na seba nadväzuje jednoduchá čiara a dvojitá čiara s celkovou šírkou  $> 0,60$  m, musí sa dvojitá čiara začínať celkovou šírkou  $0,50$  m a následne sa rozvinúť na plnú šírku na prechodovom úseku, a to plynule v pomere podľa 2.3.3.

Uvedené platí rovnako opačne, pri prechode z dvojitej čiary na jednoduchú.



Obrázok 7: Prechody medzi jednoduchou čiarou a dvojitou čiarou s celkovou šírkou  $\leq 0,60$  m



Obrázok 8: Prechody medzi jednoduchou čiarou a dvojitou čiarou s celkovou šírkou  $> 0,60$  m

## 2.6 Jednotky, mierky a označenia

### 2.6.1 Jednotky

Ak nie je výslovne uvedené inak, všetky rozmery, vzdialenosti atď. sa v týchto TP udávajú v metroch.

### 2.6.2 Mierky

Z dôvodov čitateľnosti sa na vzorových schémach v týchto TP spravidla používajú rôzne mierky v pozdĺžnom a priečnom smere (obvykle v pomere  $1 : 2$  alebo  $1 : 4$ ).

Na schémach vyobrazujúcich detail prevedenia VDZ sa používa rovnaká mierka pre pozdĺžny aj priečny smer.

### 2.6.3 Označenia

Jednotlivé kóty na vzorových schémach v týchto TP sa, s výnimkou prípadov fixných rozmerov, uvádzajú s označeniami, ktoré uvádza tabuľka 8.

Konkrétne hodnoty takto označených kót vyplývajú z príslušných technických noriem a technických predpisov.

V prípade existujúcich ciest, ktoré nevyhovujú technickým normám a technickým predpisom, sa v príslušných článkoch uvádza návod na určenie týchto hodnôt tak, aby sa čo najviac približovali hodnotám príslušných noriem a predpisov.

Tabuľka 8: Označenia parametrov vzorových schém

Parameter	Význam	Poznámky
$b$	šírka vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu	Vrátane vodorovného značenia.
$c$	šírka cyklistického pruhu alebo šírka cyklistickej časti oddelenej cestičky pre chodcov a cyklistov	Vrátane vodorovného značenia.
$c_s$	šírka jednej smerovej časti obojsmernej cyklistickej infraštruktúry	
$d$	šírka deliaceho prúžku	Len tam, kde je deliaci prúžok definovaný. Ak sa dvojitá čiara vyznačuje na úseku, kde nie je deliaci prúžok definovaný, vedie os značenia oddeľujúceho oba jazdné pruhy v osi dvojitej čiare.
$k$	šírka krajnice	Zahrňa celú šírku krajnice, teda aj vodiaci prúžok v zmysle noriem (vodiaci prúžok je z premávkového hľadiska – nie nevyhnutne stavebného – súčasťou krajnice). Označenie $k$ je všeobecné, podľa použitia sa používa indexované označenie podľa nasledujúcich riadkov.
$k_1$	šírka pravej krajnice	Rozlišuje sa, keď sa šírky ľavej a pravej krajnice líšia alebo sa môžu líšiť, najmä na úsekoch s núdzovým pruhom.
$k_2$	šírka ľavej krajnice	Vid' predchádzajúci riadok.
$k_m$	šírka krajnice na strane manévrovacieho pruhu	
$k_v$	šírka krajnice vo vetve	Podľa potreby sa doplní index 1 a 2 pre pravú, resp. ľavú krajinu, najmä ak sa uvažuje s núdzovým pruhom vo vetve.
$k_p$	šírka pojazdnej časti krajnice na úseku s riadenou jazdou po krajnici	
$L_Z$	základná dĺžka prechodového úseku	Pozri 3.2.1.
$L_{Z1}$	dĺžka presmerovania (vychýlenia) priebežného pruhu	
$L_{Z2}$	dĺžka ukončenia a rozvinutia jedného priebežného pruhu	
$L_O$	dĺžka odbočovacieho pruhu	Dĺžka od začiatku prechodového úseku po špic rozdelenia. Vyplýva zo stavebného riešenia.
$L_{O,2}$	dĺžka dvojice spoločne rozvinutých odbočovacích pruhov	Dĺžka od začiatku prechodového úseku po špic rozdelenia. Vyplýva zo stavebného riešenia, pre bezpečnú premávku však má platiť $L_{O,2} \geq 2 L_S$ .
$L_S$	uvažovaná dĺžka odbočovacieho pruhu pri subtrakcii	Dĺžka pred špicom rozdelenia, v ktorej sa dovtedy priebežný pruh považuje za odbočovací a vyznačuje sa tak vodorovnými značkami. Platí: <ul style="list-style-type: none"> <li>• na diaľnici: 250 m,</li> <li>• mimo obce, jednosmerná vozovka: 200 m,</li> <li>• mimo obce, obojsmerná vozovka: 150 m,</li> <li>• v obci: 100 m.</li> </ul>

Parameter	Význam	Poznámky
$L_P$	dĺžka pripájacieho pruhu	Dĺžka od konca zakrivenia vetvy po koniec prechodového úseku. Vyplýva zo stavebného riešenia.
$L_A$	uvažovaná dĺžka pripájacieho pruhu pri adícii	Dĺžka za koncom zakrivenia vetvy, v ktorej sa novo vznikajúci priebežný jazdný pruh ešte považuje za pripájací a vyznačuje sa tak vodorovnými značkami. Platí $L_A = L_S$ .
$n$	základná dĺžka ťahu pozdĺžnej prerušovanej čiary	Stanovuje ju [T3], čl. 4.2.2.2. Platí: <ul style="list-style-type: none"> <li>• na diaľnici: 6,0 m,</li> <li>• mimo obce v bezkolíznom priestore: 4,0 m,</li> <li>• mimo obce v kolíznom priestore: 3,0 m,</li> <li>• v obci: 3,0 m.</li> </ul>
$p$	šírka priestoru pre peších	Pruh pre chodcov na oddelenej cestičke pre chodcov a cyklistov.
$v$	šírka všeobecného jazdného pruhu	Všeobecným jazdným pruhom je pruh, ktorý nie je vyhradený len pre niektorých účastníkov cestnej premávky. Označenie $v$ je všeobecné, podľa použitia sa používa indexované označenie podľa nasledujúcich riadkov.
$v_1$	šírka pravého priebežného všeobecného jazdného pruhu	Tam, kde je viac priebežných pruhov v danom smere premávky.
$v_2$	šírka priebežného všeobecného jazdného pruhu iného ako pravého	Pozri predchádzajúci riadok.
$v_m$	šírka manévrovacieho pruhu	Manévrovacími pruhmi sú odbočovací, pripájací a priepletový pruh. Šírka je vrátane vodorovného značenia.
$v_v$	šírka všeobecného jazdného pruhu vo vetve	Podľa potreby sa doplní index 1 a 2 pre pravý a iný ako pravý pruh, ak sa (výnimočne) uvažuje s rôznymi šírkami.

### 3 Medziuzlové úseky

#### 3.1 Vyznačovanie jazdných pruhov

##### 3.1.1 Spoločné ustanovenia

Tento článok rieši vyznačovanie všeobecných jazdných pruhov v úseku medzi uzlovými bodmi. Spôsob vyznačovanie je odlišný:

- na diaľnici – pozri 3.1.2,
- mimo obce – pozri 3.1.3,
- v obci – pozri 3.1.4.

Základné značenie podľa tohto článku sa ďalej podľa usporiadania príslušného úseku modifikuje a dopĺňa napr. vyznačením špeciálnych pruhov, pruhu na predchádzanie, parkovacieho pruhu a pod. Značenie týchto prípadov pozri 3.2.4.

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

Na existujúcich cestách, ktoré nezodpovedajú platným normám a teda normy pre ne nešpecifikujú šírky jazdných pruhov a krajníc, 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 mimo obce dodržať šírka krajníc  $\geq 0,50$  m.

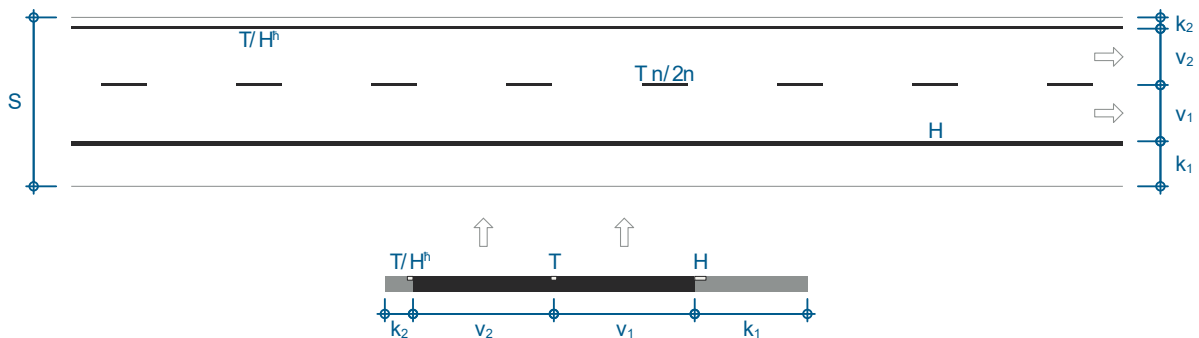
Minimálne šírky podľa prechádzajúceho odseku sa nevzťahujú na vyznačovanie dočasného vodorovného značenia počas prác na ceste – v týchto prípadoch sa uplatňujú požiadavky [T1].

##### 3.1.2 Na diaľnici

###### 3.1.2.1 Úseky s plnohodnotným núdzovým pruhom

Na diaľnici sa spravidla nachádza plnohodnotný núdzový pruh; za plnohodnotný sa považuje, ak má pravá krajnica šírku  $\geq 2,50$  m. V zmysle požiadaviek [T3], čl. 4.2.2.1 sa pri takejto šírke pravej krajnice vyznačuje pravá okrajová čiara ako hrubá; ľavá okrajová čiara sa však smie vyznačiť ako hrubá pri šírke ľavej krajnice  $\geq 0,50$  m a musí sa vyznačiť ako hrubá pri šírke ľavej krajnice  $> 1,00$  m.

Vzor značenia pásu diaľnice s plnohodnotným núdzovým pruhom uvádza obrázok 9.



<sup>h</sup> hrubá čiara sa smie vyznačiť, ak  $k_2 \geq 0,50$  m a musí sa vyznačiť, ak  $k_2 > 1,00$  m

Obrázok 9: Značenie pásu diaľnice s plnohodnotným núdzovým pruhom (vzor pre 2 jazdné pruhy)

###### 3.1.2.2 Úseky bez plnohodnotného núdzového pruhu

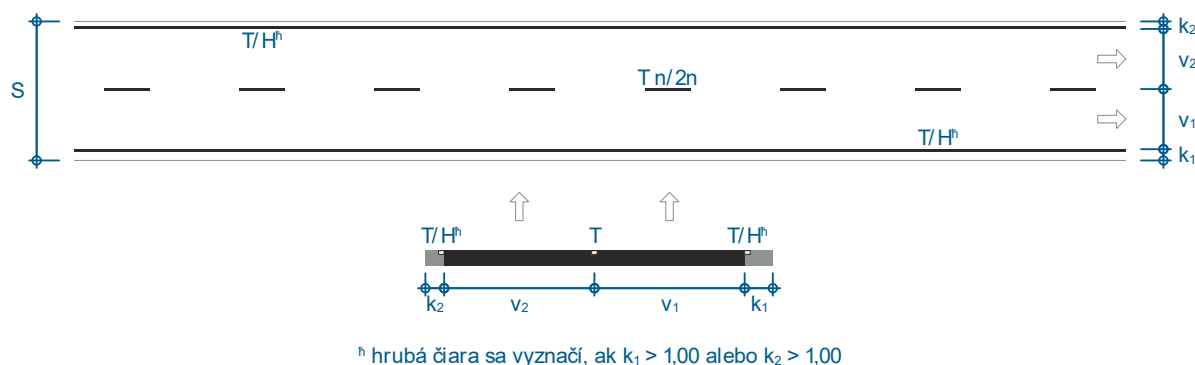
Značenie bez núdzového pruhu na diaľnici sa vyznačuje iba v prípade, ak šírka jazdného pásu neumožňuje vyznačiť plnohodnotný núdzový pruh. Typické použitie je najmä:

- v tuneloch,
- na starších diaľničných úsekoch postavených v nedostatočných šírkových parametroch,<sup>12</sup>
- v úsekoch s pruhom pre pomalé vozidlá (3.3.2),
- výnimočne ako dočasné riešenie kapacitných problémov.

<sup>12</sup> To je typicky voľná šírka menej ako 24,5 m.

Toto značenie sa nevzťahuje na úseky s manévrovacími pruhmi, kde sa spravidla tiež nenachádza plnohodnotný núdzový pruh – vyznačovanie takýchto úsekov pozri v 4.2.

Vzor značenia pásu diaľnice bez plnohodnotného núdzového pruhu uvádza obrázok 10.



Obrázok 10: Značenie pásu diaľnice bez plnohodnotného núdzového pruhu (vzor pre 2 jazdné pruhy)

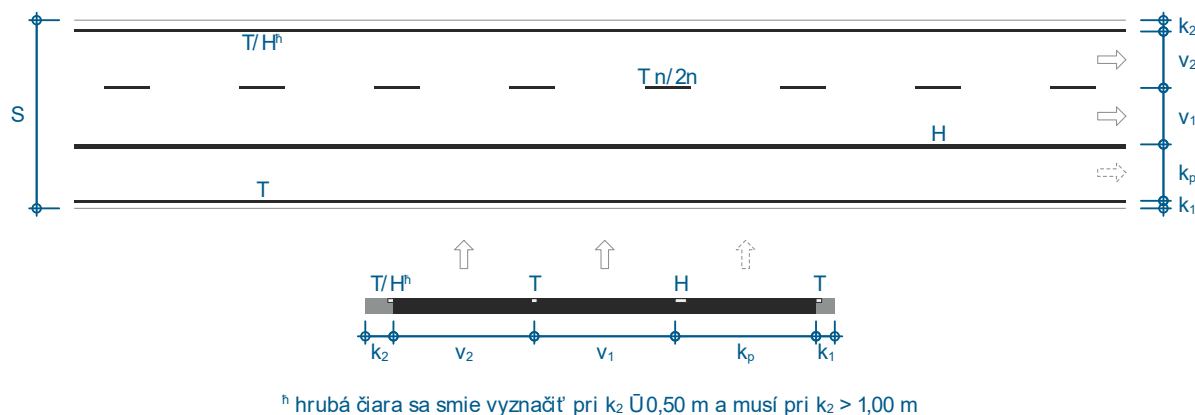
### 3.1.2.3 Úseky s riadenou jazdou po krajnici

Dopravnými značkami Z 280 až Z 282 možno povoliť jazdu po krajnici. Použitie uvedených značiek špecifikuje [T3], čl. 3.8.3.

Takéto riešenie sa používa na úsekoch s nárazovými vysokými intenzitami cestnej premávky, kde počas špičky nepostačuje existujúci počet jazdných pruhov, avšak v zostávajúcej časti dňa je existujúci počet jazdných pruhov dostatočný. Vhodné je tiež ako alternatíva k usporiadaniu 3- alebo viacpruhovej vozovky bez plnohodnotného núdzového pruhu.

Pravá krajnica sa v tomto usporiadaní delí na pojazdnú a nepojazdnú časť. Šírka pojazdnej musí byť zhodná so šírkou pravého jazdného pruhu alebo väčšia.

Vzor značenia pásu diaľnice s riadenou jazdou po krajnici uvádza obrázok 11.



Obrázok 11: Značenie pásu diaľnice s riadenou jazdou po krajnici (vzor pre 2 jazdné pruhy)

### 3.1.2.4 Obojsmerné vozovky

Vozovky s obojsmernou premávkou sú na diaľnici v zásade neprípustné, výnimočne však takýto úsek môže vzniknúť, napr. v jednorúrovňovom tuneli. Takéto úseky sa vodorovným značením vyznačujú ako cesty mimo obce (pozri 3.1.3), pričom stredová čiara sa vyznačuje pokiaľ možno ako dvojité. Zároveň sa na danom úseku musí obmedziť najvyššia dovolená rýchlosť na  $\leq 100$  km/h a ak ide o tunel, na  $\leq 80$  km/h.

### 3.1.3 Mimo obce

#### 3.1.3.1 Obojsmerné vozovky – jednopruhovú a dvojpruhovú

Obojsmerné vozovky mimo obce s 1 alebo 2 jazdnými pruhmi sa vodorovnými značkami vyznačujú 4 rôznymi typmi značenia v závislosti od celkovej šírky spevnenej časti  $S$ . Tabuľka 9 špecifikuje tieto typy.

Rozsahy široké pre jednotlivé typy sa prekrývajú – v takom prípade voľba typu značenia závisí od jeho vhodnosti v daných miestnych pomeroch. Ak sú v danom úseku významné intenzity premávky nákladných vozidiel a autobusov, je vhodnejšie použiť ako rozhodujúcu hornú hranicu prekrývajúceho sa rozsahu. Ak je naopak v danom úseku premávka nákladných vozidiel a autobusov minimálna, je vhodnejšie použiť ako rozhodujúcu dolnú hranicu prekrývajúceho sa rozsahu.

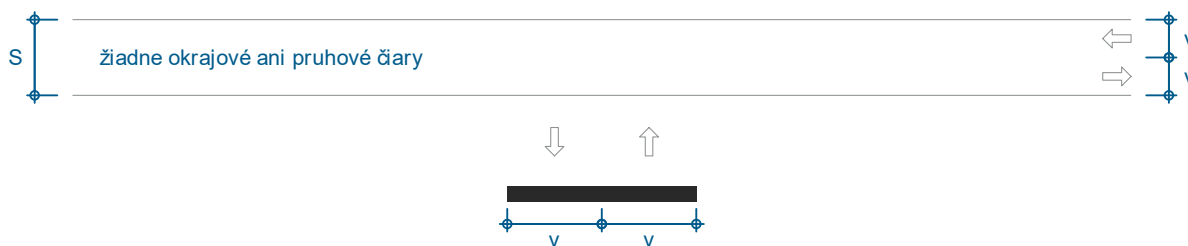
Tabuľka 9: Vodorovné značenie jedno a dvojpruhových obojsmerných vozoviek mimo obce

Typ	Šírka $S$ (m)	Spôsob značenia	Schéma
0	< 5,50	Pozdĺžne vodorovné značky sa nevyznačujú. Užšie cesty si spravidla zároveň vyžadujú výhybne: tie sa taktiež vodorovnými značkami nevyznačujú.	Obrázok 12
1	$\geq 5,00$ < 6,50	Vyznačujú sa len okraje vozovky prerušovanou čiarou T 1,5/1,5 a v neprehľadných úsekoch T 3/1,5. Stredová čiara sa nevyznačuje. Okraj vozovky vyznačený prerušovanou čiarou predstavuje virtuálnu (premávkovú) krajinu, ktorej šírka je 0,50 m. Pri zlom technickom stave je prípustné vonkajšiu okrajovú čiaru posunúť a zväčšiť tak šírku krajnice, pri zachovaní šírky vozovky medzi oboma vyznačenými čiarami $\geq 4,00$ m.	Obrázok 13
2	$\geq 6,00$ < 8,50	Okraje vozovky sa vyznačujú tenkou súvislou čiarou a zároveň sa vyznačuje stredová čiara. Pri $S < 6,50$ m treba vždy zväčšiť vhodnosť použitia tohto typu značenia s ohľadom na miestne pomery. Vyznačenie jazdných pruhov šírky < 3,00 m je prípustné len tam, kde je nízka intenzita premávky nákladných vozidiel a autobusov (pozri 3.1.1).	Obrázok 14
3	$\geq 8,00$ < 12,00	Okraje vozovky sa vyznačujú tenkou súvislou čiarou; pri šírke krajnice > 1,00 m hrubou čiarou. Stredová čiara sa vyznačuje ako dvojité. Ak ide o cestu bez vymedzeného deliaceho prúžku, je os dvojitej stredovej čiar v osi značenia (hranica jazdných pruhov). Ak ide o cestu s vymedzeným deliacim prúžkom šírky $\geq 0,75$ m, musí sa podľa [T3], čl. 4.2.2.10 a 4.2.2.11 aplikovať podfarbenie, pri šírke deliaceho prúžku $\geq 0,60$ m sa smie aplikovať. Na úsekoch s dvojitou súvislou čiarou sa alternatívne vyznačuje vyšrafovaný priestor alebo sa umiestnia vhodné dopravné zariadenia (balisety a pod.). Pri $S < 8,50$ m treba vždy zväčšiť vhodnosť použitia tohto typu značenia s ohľadom na miestne pomery.	Obrázok 15 a Obrázok 16

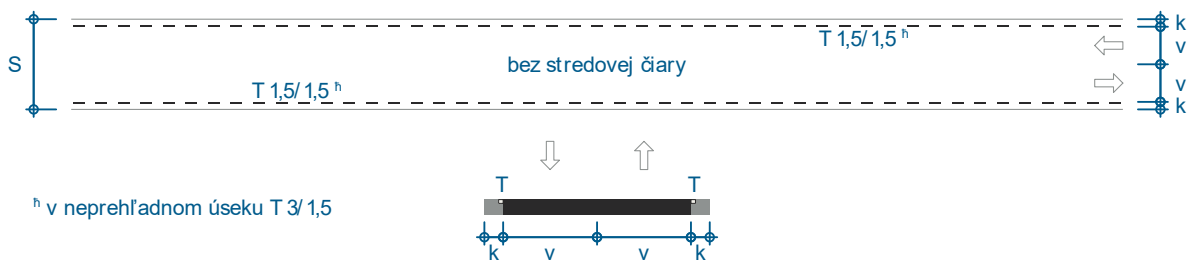
Ak čiary nie je možné pre zlý technický stav povrchu vozovky alebo krajnice vyznačiť tak, aby boli dodržané technické a kvalitatívne kritériá, smie sa od vodorovného značenia upustiť. Ak sa tento technický problém týka vyznačenia okrajových čiar, smie sa alternatívne zväčšiť šírka krajnice, musia sa však dodržať prípustné šírky jazdných pruhov.

Obrázky, na ktoré odkazuje tabuľka 9, uvádzajú vzory pruhového jednotlivých typov značenia 1- a 2-pruhových obojsmerných vozoviek mimo obce.

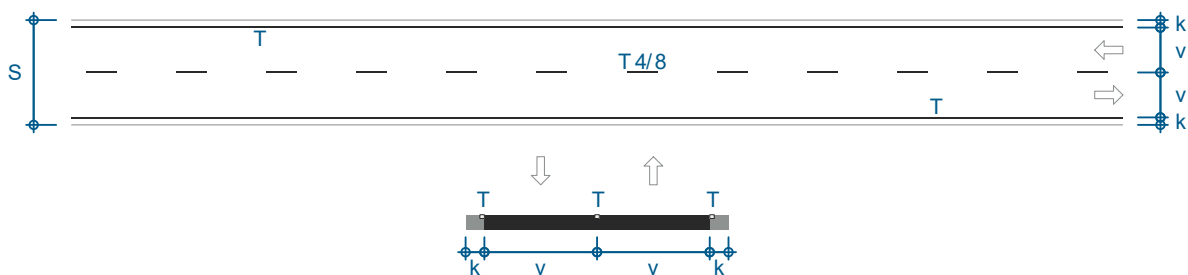
Pri  $S \geq 12,00$  m sa nemajú vyznačovať obojsmerné vozovky ako dvojpruhové. Pri väčších šírkach sa má preferovať 3- a viacpruhové značenie, okrem krátkych úsekov.



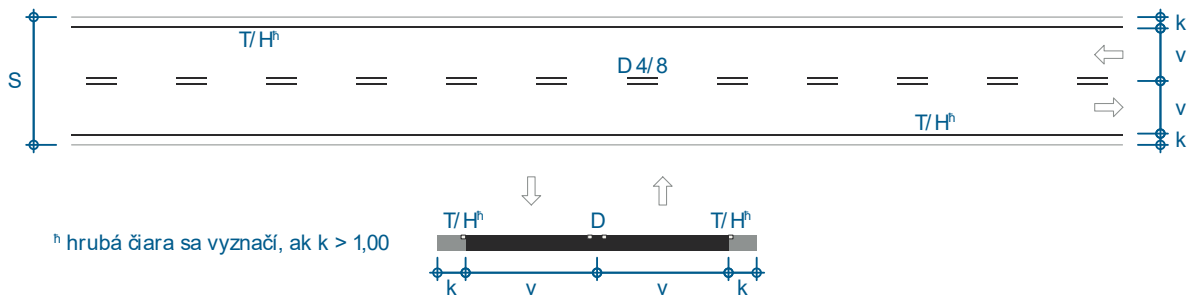
Obrázok 12: Značenie obojsmernej vozovky mimo obce – typ 0



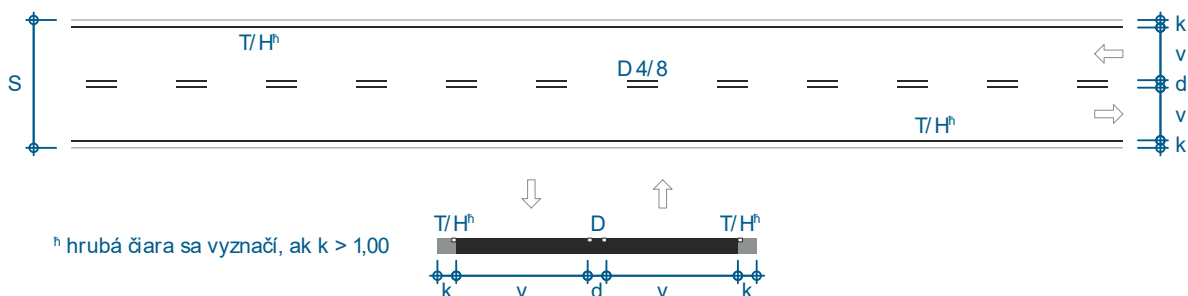
Obrázok 13: Značenie obojsmernej vozovky mimo obce – typ 1



Obrázok 14: Značenie obojsmernej vozovky mimo obce – typ 2



Obrázok 15: Značenie obojsmernej vozovky mimo obce – typ 3 bez vymedzeného deliaceho prúžku



Obrázok 16: Značenie obojsmernej vozovky mimo obce – typ 3 s vymedzeným deliacim prúžkom

### 3.1.3.2 Obojsmerné vozovky – trojpruhové a štvorpruhové (typ značenia 4)

Na trojpruhových obojsmerných vozovkách je stredný jazdný pruh určený na predchádzanie a v nadväzujúcich úsekoch je striedavo pridelovaný jednému a druhému smeru premávky a vonkajšie jazdné pruhy sú pridelené jednému a druhému smeru premávky. Na štvorpruhových obojsmerných vozovkách sú každému smeru premávky pridelené dva jazdné pruhy.

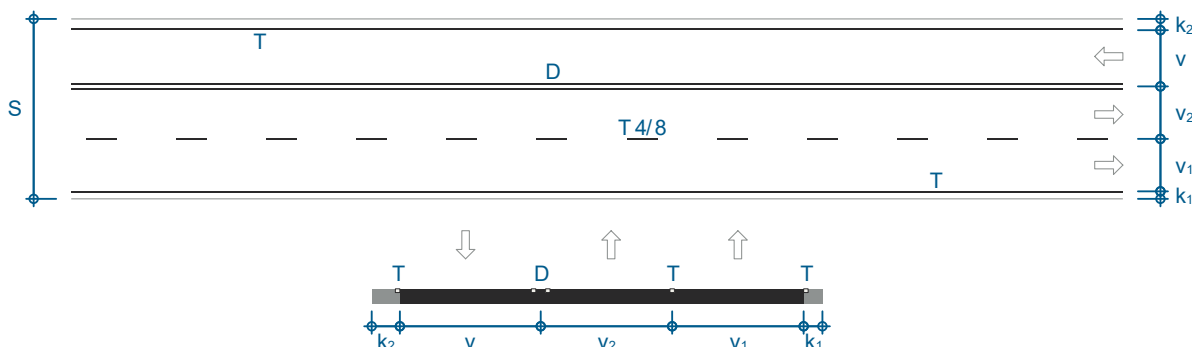
Stredová čiara sa vyznačuje ako dvojité súvislé, vodiaca čiara medzi dvoma pruhmi v jednom smere premávky je tenká prerušovaná T 4/8. Ak ide o cestu bez vymedzeného deliaceho prúžku, os dvojitej stredovej čiary je v osi značenia (hranica jazdných pruhov). Ak ide o cestu s vymedzeným deliacim prúžkom šírky  $\geq 0,75$  m, platia analogicky podmienky ako značenie typ 3, pozri 3.1.3.1.

Upozorňuje sa na to, že ak v usporiadaní 2+1 vedie smer s jedným vyznačeným pruhom v ľavotočivej zákrute s malým polomerom, je to spojené so zvýšeným rizikom. Pokiaľ sa tomu nie je možné vyhnúť, je vhodné deliaci prúžok rozšíriť a umiestniť doň vhodné zábrany; nemusí ísť nevyhnutne zádržné zariadenia, účelom je len zamedzenie úmyselnému prechádzaniu do protismeru.

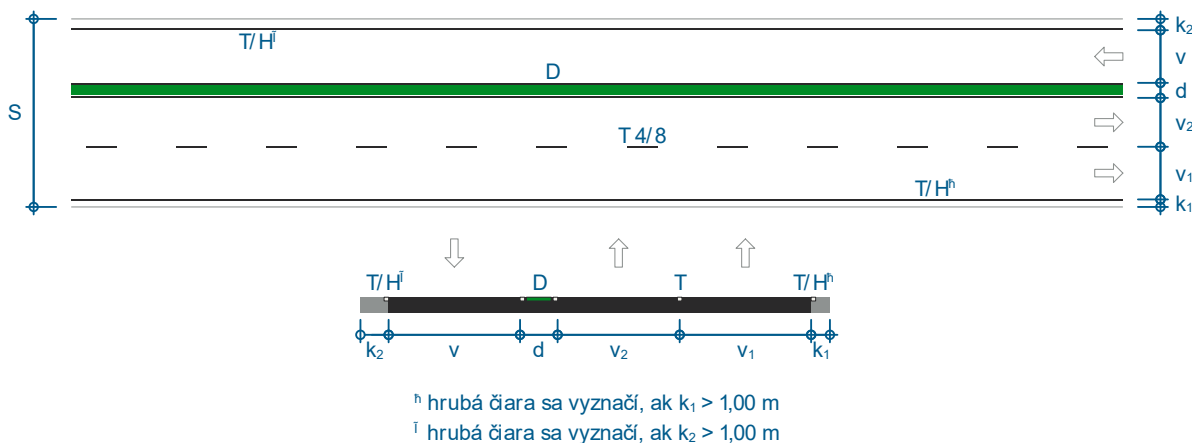
Pri  $S \geq 15,00$  m sa nemajú vyznačovať obojsmerné vozovky ako trojpruhové. Pri väčších šírkach sa, okrem krátkych úsekov, vyznačuje 4-pruhové značenia alebo sa takáto vozovka rozdelí zvodidlom na dve jednosmerné vozovky so stredným deliacim pásom.

Pri  $S \geq 18,00$  m sa nemajú vyznačovať obojsmerné vozovky ako štvorpruhové. Pri väčších šírkach sa takáto vozovka rozdelí zvodidlom na dve jednosmerné vozovky so stredným deliacim pásom. V krátkom úseku sa smie namiesto toho rozšíriť deliaci prúžok, v ktorom sa vyznačí vyšrafovaný priestor, prípadne sa umiestnia vhodné dopravné zariadenia, napr. stĺpiky.

Obojsmerné vozovky s viac ako 4 všeobecnými jazdnými pruhmi sa mimo obce nesmú vyznačovať: ak sú potrebné viac ako 4 pruhy, musí sa takýto prípad riešiť ako smerovo rozdelená cesta. Prípustnou výnimkou z tohto pravidla je úsek s 5 všeobecnými jazdnými pruhmi, kde aspoň jeden jazdný pruh je kyvadlový.

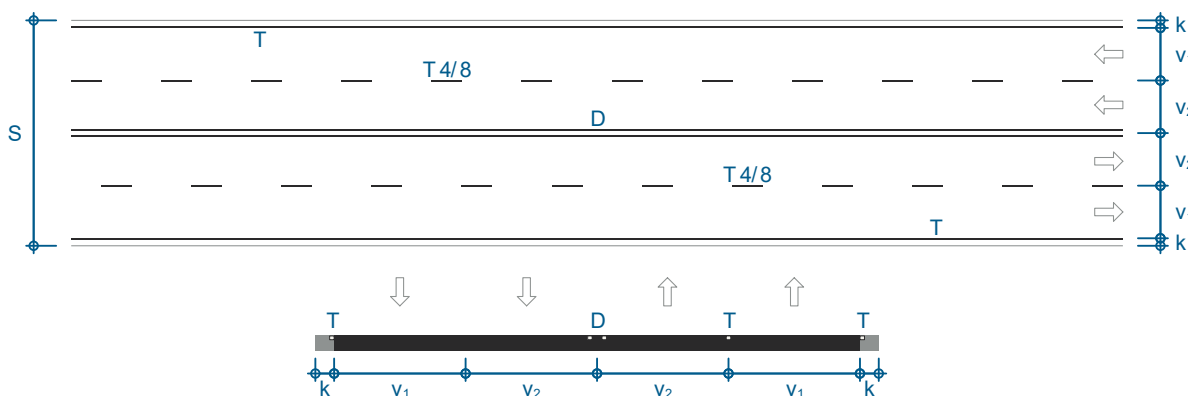


Obrázok 17: Značenie 3-pruhovej obojsmernej vozovky mimo obce – typ 4 bez vymedzeného deliaceho prúžku

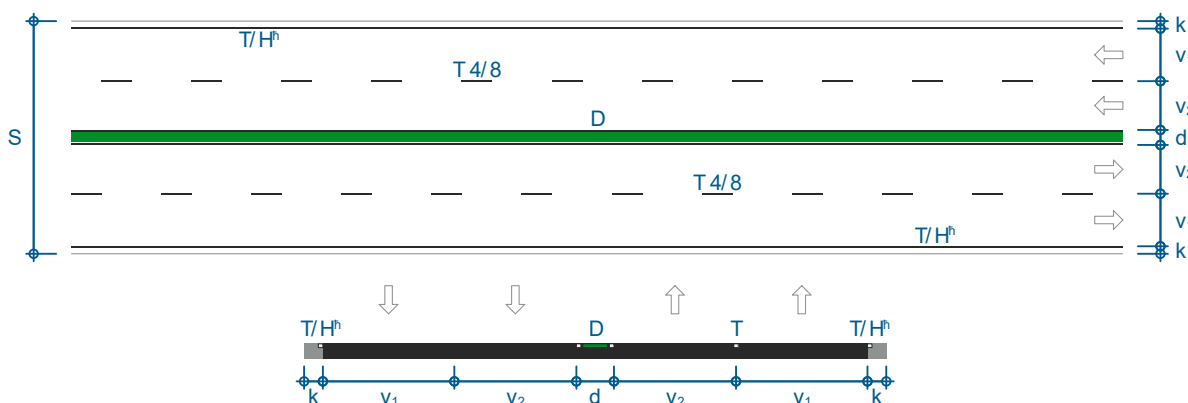


Obrázok 18: Značenie 3-pruhovej obojsmernej vozovky mimo obce – typ 4 s vymedzeným deliacim prúžkom (príklad s podfarbením deliaceho prúžku)





Obrázok 19: Značenie 4-pruhovej obojsmernej vozovky mimo obce – typ 4 bez vymedzeného deliaceho prúžku



<sup>n</sup> hrubá čara sa vyznačí, ak  $k > 1,00$  m

Obrázok 20: Značenie 4-pruhovej obojsmernej vozovky mimo obce – typ 4 s vymedzeným deliacim prúžkom (príklad s podfarbením deliaceho prúžku)

### 3.1.3.3 Jednosmerné vozovky

Jednosmerné vozovky sú buď samostatné jednosmerné cesty alebo dvojice vozoviek tvoriace smerovo rozdelené cesty.

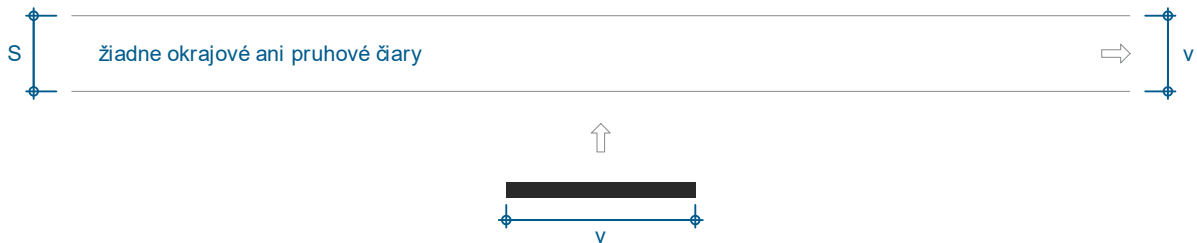
Jednosmerné vozovky mimo obce sa vodorovnými značkami vyznačujú 3 rôznymi typmi značenia v závislosti od celkovej šírky  $S$ . Tabuľka 10 špecifikuje tieto typy. Rozsahy širok pre jednotlivé typy sa prekrývajú – v takom prípade voľba typu značenia závisí od jeho vhodnosti v daných miestnych pomeroch, spôsob výberu je zhodný ako na obojsmerných vozovkách, pozri 3.1.3.1.

Tabuľka 10: Vodorovné značenie jednosmerných vozoviek mimo obce

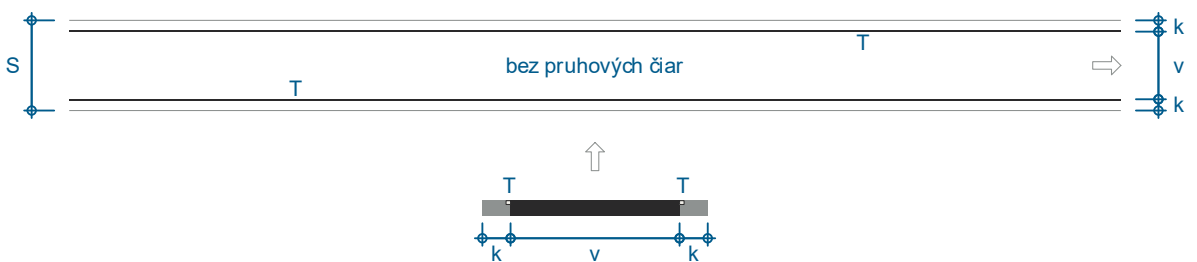
Typ	Šírka $S$ (m)	Pruhy	Spôsob značenia	Schéma
0	$\leq 5,50$	1	Pozdĺžne vodorovné značky sa nevyznačujú.	Obrázok 21
5	$\geq 4,50$ $< 7,00$		Vyznačujú sa len okraje vozovky, a to tenkou súvislou čiarou. Pri $S < 5,50$ m treba vždy zvážiť vhodnosť použitia tohto typu značenia s ohľadom na miestne pomery.	Obrázok 22
6	$\geq 6,50$	2 alebo viac	Okraje vozovky sa vyznačujú tenkou súvislou čiarou, pri šírke krajnice $> 1,00$ m hrubou čiarou. Zároveň sa vyznačuje vodiaca čiara/čiarly vymedzujúce jednotlivé jazdné pruhy. Pri $S < 7,00$ m treba vždy zvážiť vhodnosť použitia tohto typu značenia s ohľadom na miestne pomery.	Obrázok 23

Ak čiary nie je možné pre zlý technický stav povrchu vozovky alebo krajnice vyznačiť tak, aby boli dodržané technické a kvalitatívne kritériá, smie sa od vodorovného značenia 1- a 2-pruhových vozoviek upustiť. Ak sa tento technický problém týka vyznačenia okrajových čiar, smie sa alternatívne zväčšiť šírka krajnice, musia sa však dodržať prípustné šírky jazdných pruhov.

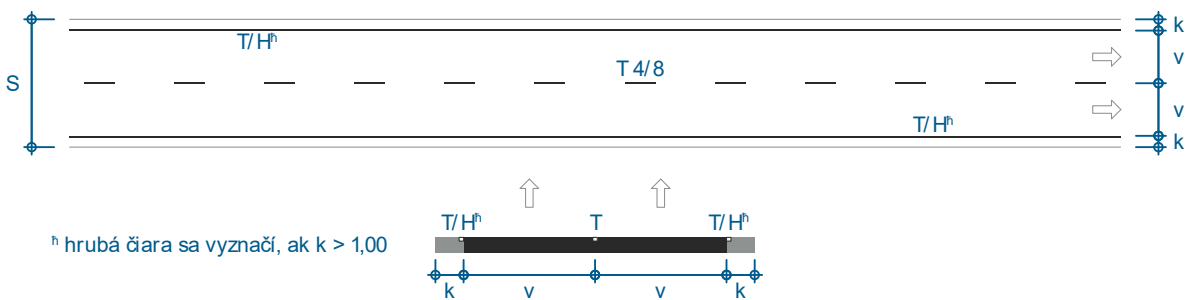
Obrázky, na ktoré odkazuje tabuľka 10, uvádzajú vzory jednotlivých typov značenia jednosmernej vozovky mimo obce.



Obrázok 21: Značenie jednosmernej vozovky mimo obce – typ 0



Obrázok 22: Značenie jednosmernej vozovky mimo obce – typ 5



Obrázok 23: Značenie jednosmernej vozovky mimo obce – typ 6 (vzor 2 jazdné pruhy)

### 3.1.3.4 Variabilita celkovej šírky $S$

V praxi sa stáva, že celková šírka  $S$  sa pozdĺž vozovky mierne mení. Z hľadiska plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky je však dôležité zachovávať typ značenia a polohy jazdných pruhov v dlhom úseku, ideálne medzi dvojicou obcí, resp. významných križovatiek.

Zmeny v celkovej šírke  $S$  v priebehu cesty sa uplatňujú na šírke krajnice. Zmenšenia šírky krajnice na krátkych úsekoch sú prípustné, ak okrajová čiara ostáva dobre rozoznateľná. Zväčšenia šírky krajnice na krátkych úsekoch sú prípustné, ak tým nedôjde k prekročeniu šírky 1,00 m na úseku dlhšom ako 500 m v rámci dlhšieho úseku s krajinou šírky menšej ako 1,00 m; ak k tomu dochádza, musí sa už vyznačovať hrubá čiara namiesto tenkej.

### 3.1.3.5 Núdzové pruhy na cestách mimo obce

Na cestách mimo obce sa v medziuzlových úsekoch nemajú zriaďovať núdzové pruhy. Takýto pruh je vizuálnym definičným znakom diaľnice a v prípade jeho existencie majú vodiči tendenciu sa správať ako na diaľnici (najmä jazdiť vysokými rýchlosťami), čo je mimo diaľnice výslovne nežiaduce.

Ak sa výnimočne značí takýto úsek, má byť označený ako cesta pre motorové vozidlá. Značenie sa prevedie podľa vzorov pre diaľnicu (pozri 3.1.2), avšak s parametrami VDZ „mimo obce.“

### 3.1.4 V obci

#### 3.1.4.1 Krajnice

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. V upokojených premávkových priestoroch sa vonkajšie okrajové čiary vyznačujú len výnimočne, napr. na vymedzenie ostrovčekov na vozovke.<sup>13</sup>

#### 3.1.4.2 Jazdné pruhy

Jazdné pruhy sa v obci vyznačujú:

- vždy na vozovkách s 3 a viac jazdnými pruhmi,
- spravidla na jednosmerných vozovkách s 2 jazdnými pruhmi,
- podľa potreby a dopravného významu (napr. tranzitné úseky, významné zberné komunikácie atď.) na obojsmerných vozovkách s 2 jazdnými pruhmi.

V upokojených premávkových priestoroch sa jazdné pruhy nevyznačujú a k ich vyznačeniu sa pristupuje len ak je to potrebné vzhľadom na osobité miestne pomery, pričom aj v týchto prípadoch sa vyznačovanie pozdĺžnych čiar obmedzuje len na nevyhnutné minimum.<sup>13</sup>

Ak jazdné pruhy nedosahujú minimálne prípustné šírky podľa 3.1.1, nesmú sa vyznačiť pozdĺžnymi čiarami.

#### 3.1.4.3 Forma stredových a vodiacich čiar

Vodiace čiary sa vyznačujú ako prerušované. Stredové čiary sa vyznačujú:

- na vozovkách s 2 všeobecnými jazdnými pruhmi spravidla prerušované; súvislá čiara sa v bezkolíznom priestore používa len výnimočne, a to pri nedostatočných rozhladoch v zákrutách a na vrcholoch stúpaní, pred priecestím, pred svetelným signalizačným zariadením, tiež ak je to potrebné na vedenie premávky pred ostrovčekom vnútri vozovky a pod.,
- na vozovkách s 3 a viac všeobecnými jazdnými pruhmi vždy súvislá, v odôvodnených prípadoch krátkymi prerušeniami tam, kde je potrebné odbočovať na príľahlú nehnuteľnosť; takéto odbočenie však nemá križovať viac ako jeden jazdný pruh.

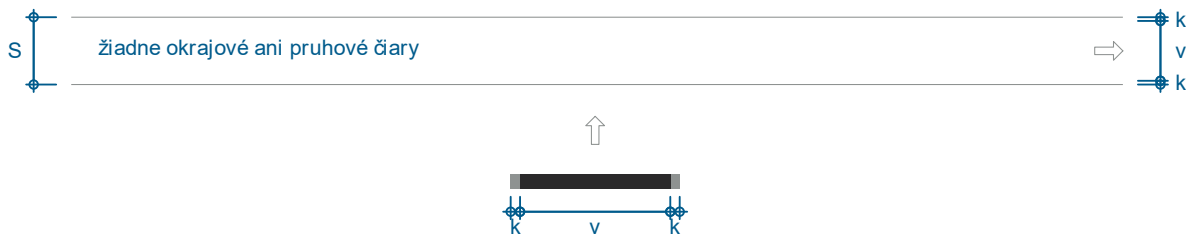
Dvojitá súvislá stredová čiara sa pri 3 priebežných všeobecných jazdných vyznačuje v obci výnimočne, pri 4 a viac priebežných všeobecných jazdných pruhoch sa vyznačuje spravidla, smie sa však nahradiť jednoduchou súvislou čiarou (pozri [T3] čl. 4.2.5.1).

#### 3.1.4.4 Vzory značenia

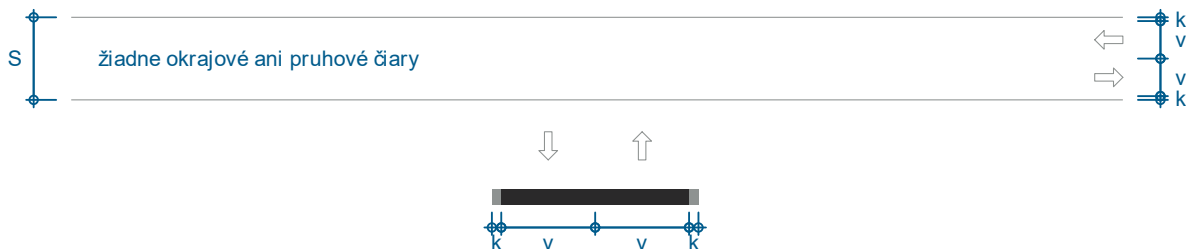
Nasledujúce vzorové schémy uvádzajú základné prevedenie pozdĺžnych čiar v obci.

Okrajové čiary sa nevyznačujú, s výnimkou osobitných dôvodov podľa 3.1.4.1.

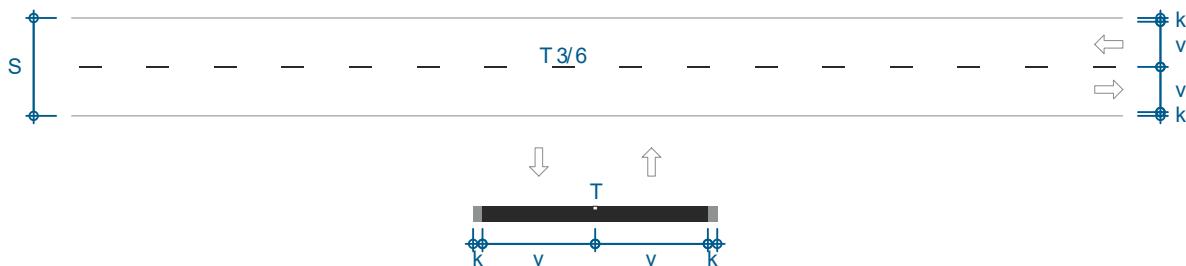
<sup>13</sup> Vynechanie alebo aspoň zásadné obmedzenie pozdĺžneho vodorovného značenia je jedným z kľúčových opatrení upokojovania premávky.



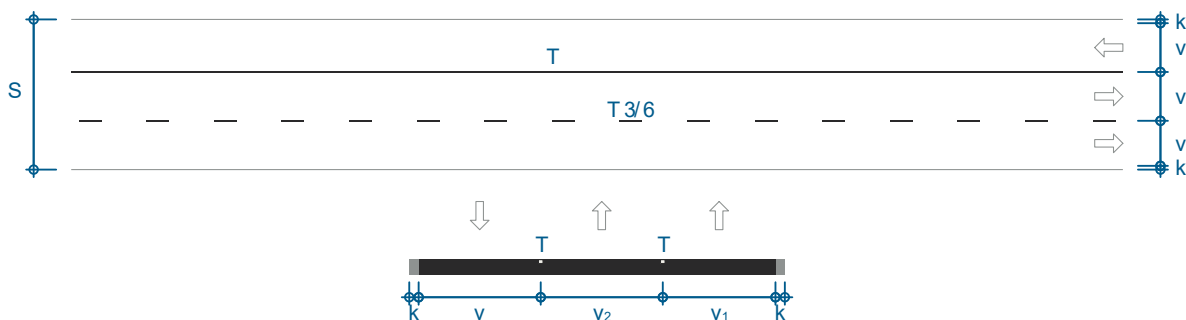
Obrázok 24: Značenie jednopruhovej vozovky v obci



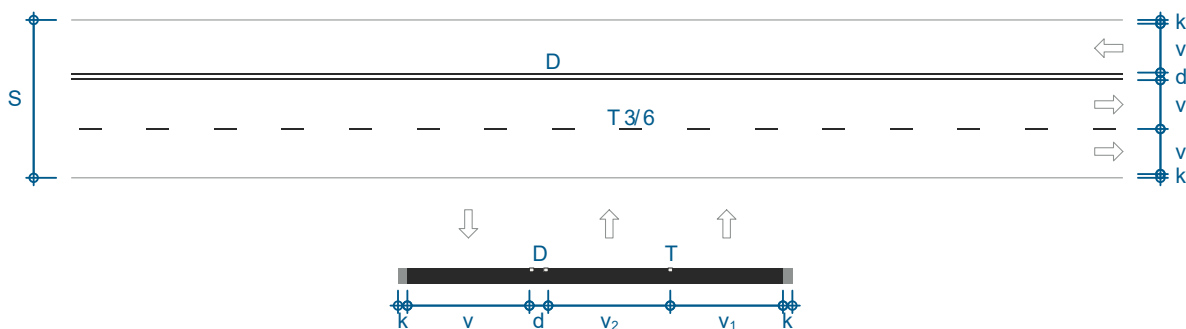
Obrázok 25: Značenie dvojpruhovej obojsmernej vozovky cesty s nízkym dopravným významom alebo s nedostatočne širokými jazdnými pruhmi v obci



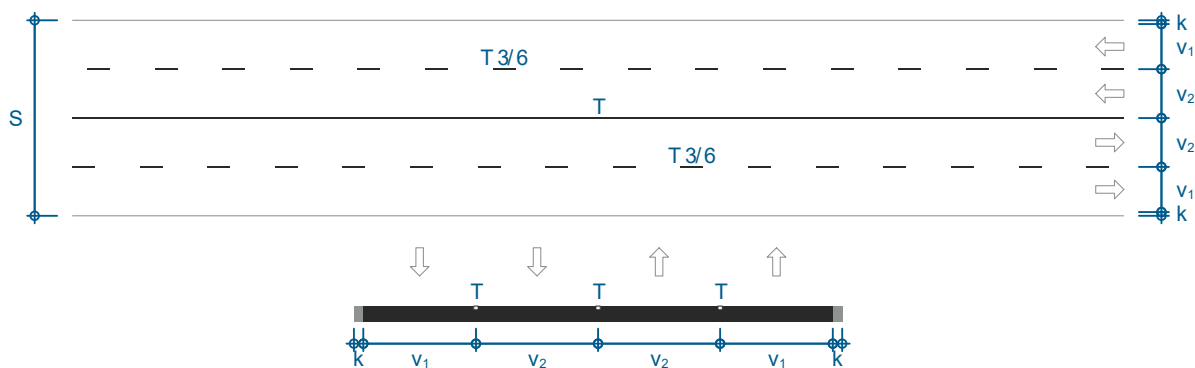
Obrázok 26: Značenie dvojpruhovej obojsmernej vozovky cesty s vyšším dopravným významom a s dostatočne širokými jazdnými pruhmi v obci



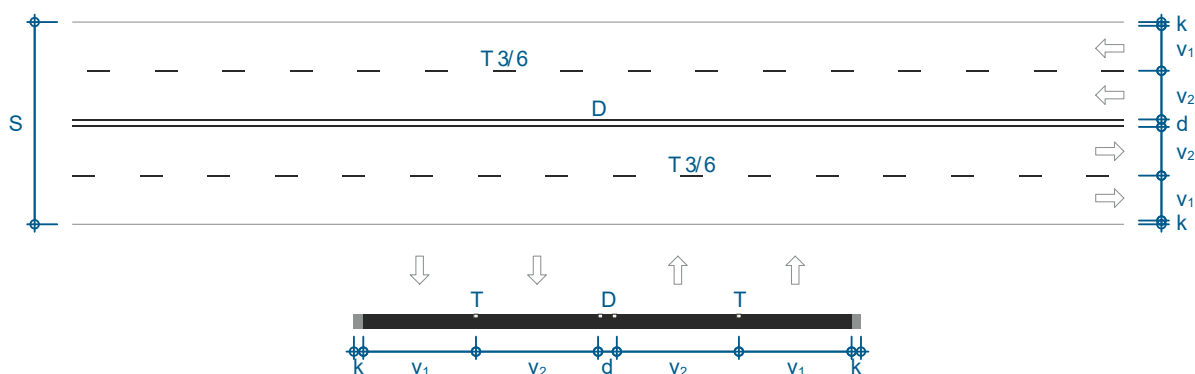
Obrázok 27: Značenie trojpruhovej obojsmernej vozovky v obci, bez vymedzeného deliaceho prúžku



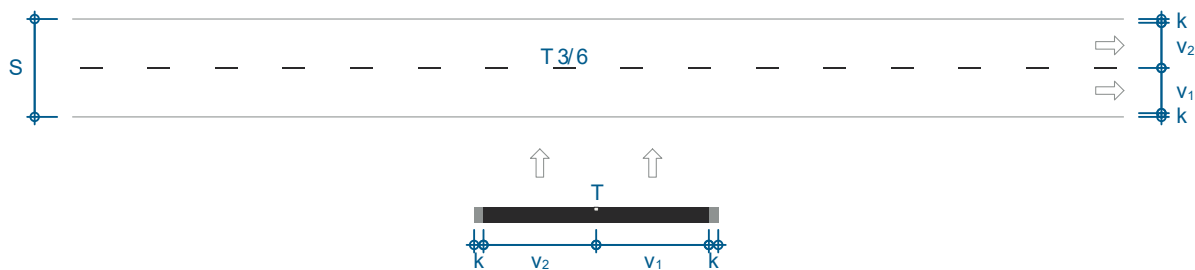
Obrázok 28: Značenie trojpruhovej obojsmernej vozovky v obci, s vymedzeným deliacim prúžkom



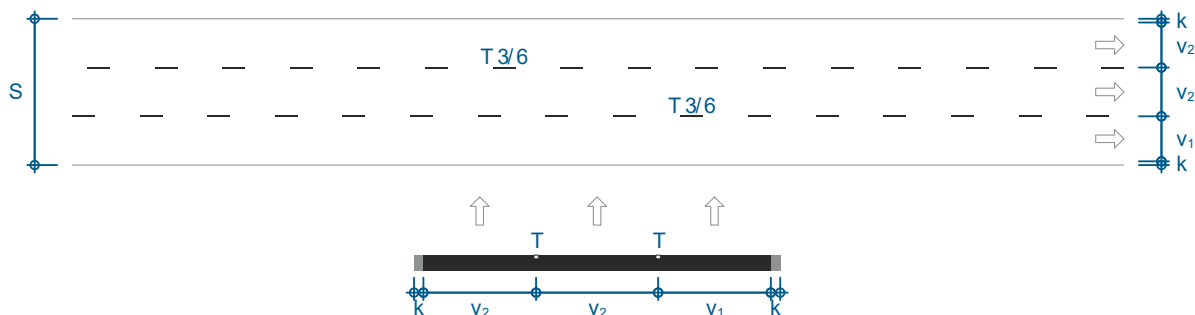
Obrázok 29: Značenie 4- a viacpruhovej obojsmernej vozovky v obci, bez vymedzeného deliaceho prúžku



Obrázok 30: Značenie 4- a viacpruhovej obojsmernej vozovky v obci, s vymedzeným deliacim prúžkom



Obrázok 31: Značenie 2-pruhovej jednosmernej vozovky v obci



Obrázok 32: Značenie 3-a viacpruhovej jednosmernej vozovky v obci

### 3.1.4.5 Opatrenia proti nadmernej šírke jazdných pruhov

Príliš veľké šírky jazdných pruhov v obci sú nežiaduce a môžu spôsobovať zvyšovanie rýchlosti jazdy osobných vozidiel. Šírka všeobecného jazdného pruhu na úseku s dvoma a viac jazdnými pruhmi pokiaľ možno nemá presiahnuť 3,25 m a v upokojených premávkových priestoroch 3,00 m (s výnimkou prípadného rozšírenia v zákrutách). Väčšia šírka pruhov je vhodná iba na úsekoch s vysokou až prevažujúcou premávkou nákladných vozidiel a autobusov, napr. na príjazdovej ceste do logistického centra, na autobusovú stanicu a pod. Tieto hodnoty nezahŕňajú šírku nevyznačeného okraja vozovky, ktorý je vizuálne rozoznateľný odlišným stavebným prevedením, najviac však do šírky 0,25 m.

Ak sa vyznačuje ochranný pruh pre cyklistov, vyššie uvedené hodnoty nemá presiahnuť šírka takéhoto pruhu bez časti tvoriacej ochranný pruh, odporúča sa však neprekračovať minimálnu šírku vhodnú pre osobné vozidlá (2,25 m + 1,50 m ochranný pruh = 3,75 m) alebo pre osobné vozidlá a dodávky (2,65 m + 1,50 m ochranný pruh = 4,15 m spolu).

Lokálne (do cca 100 – 200 m dĺžky) prekročenia uvedených širok nepredstavujú problém.

Pri vyznačovaní vodorovného značenia na existujúcich cestách však môže dochádzať k situáciám, kedy by bez ďalších opatrení vznikli jazdné pruhy presahujúce vyššie uvedené šírky. Primárnym opatrením v takýchto situáciách je stavebná úprava cesty na „ideálne“ šírkové pomery, čo však nie je vždy možné alebo vhodné. V takom prípade je potrebné šírkové pomery upraviť vhodnými opatreniami v organizácii premávky, prípadne doplnené drobnými stavebnými úpravami, napr.:

- doplnenie ďalších skladobných prvkov, napr. parkovacieho pruhu (kde je to vhodné),
- pravidelné umiestnenie stredových ostrovčekov (napr. zatrávnených), prípadne aspoň vyznačenie vyšrafovaných priestorov v strednej časti cesty a pod.,
- vyznačenie dvojitej stredovej čiary s väčšou medzerou medzi čiarami,
- vytvorenie tzv. falošného stredového pásu: takýto jazdný pás má buď odlišný povrch alebo aspoň odlišné farebné prevedenie a spravidla je miestne zvýšený tak, aby sa po ňom v prípade potreby dala obchádzať prekážka, príp. predchádzať pomaly idúce vozidlo (traktor, bicykel...), nie sú však na ňom umiestnené zvodidlá ani iné zábrany.

Väčšinu z týchto opatrení nie je vhodné aplikovať v dlhšom úseku, preto sa má pristupovať k ich kombináciám.

Ak napriek tomu nie je možné dosiahnuť také vyznačenie jazdných pruhov, aby nevznikali príliš široké jazdné pruhy na väčšej dĺžke (viac ako 100 – 200 m), musia sa prijať vhodné opatrenia proti neprimeranej rýchlosti, napr.:

- horizontálne spomaľovače („šikany“),
- vertikálne (sínusové) spomaľovače dimenzované na najvyššiu dovolenú rýchlosť,
- na hlavných artériách riadené križovatky v krátkych vzdialenostiach a ich líniová koordinácia optimalizovaná na najvyššiu dovolenú rýchlosť.

### 3.1.5 Forma stredovej čiary na obojsmernej vozovke

#### 3.1.5.1 Obojsmerné vozovky s 3 a viac jazdnými pruhmi (bez kyvadlového pruhu)

Na obojsmerných vozovkách s 3 priebežnými jazdnými pruhmi sa mimo obce stredová čiara vyznačuje v bezkolíznom priestore ako dvojité súvislá, v obci ako jednoduchá súvislá, výnimočne ako dvojité súvislá. Na obojsmerných vozovkách so 4 a viac priebežnými jazdnými pruhmi sa stredová čiara vyznačuje v bezkolíznom priestore ako dvojité 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.

Prípadné prerušenie stredovej čiary na takýchto cestách prichádza do úvahy len ak je to nevyhnutné pre prístup na príslušné nehnuteľnosti (pozri 3.4).

Dvojitú stredovú čiaru vytvárajúcu deliaci prúžok o väčšej šírke možno doplniť vhodnými zariadeniami na zabránenie úmyselnému prechádzaniu čiary, napr. balisetmi alebo stĺpkami. Tieto zariadenia nie sú na rozdiel od zvodidiel zádržnými zariadeniami a nezabránia neúmyselnému prejdeniu do protismernej časti vozovky, zabraňujú však úmyselnému prechádzaniu do protismernej časti. Na rozdiel od zvodidiel nevyžadujú veľkú šírku deliaceho prúžku a dobre fungujú už pri šírke deliaceho prúžku cca 1 meter. V prípade dostatočných šírkových pomerov sa namiesto takýchto zábran použije zvodidlo, čím vzniknú dve jednosmerné vozovky (smerovo rozdelená cesta) – ide o najbezpečnejšie riešenie, zároveň však aj o najdrahšie a najviac priestorovo náročné.

### 3.1.5.2 Obojsmerné vozovky s 2 priebežnými jazdnými pruhmi

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 pred priecestím (v úseku cca 30 m od vonkajšej koľajnice), pred STOP čiarou (v úseku cca 15 m v obci a cca 30 m mimo obce), pred priechodom pre chodcov alebo priechodom pre cyklistov (v úseku cca 15 m) a na úsekoch s nedostatočným rozhľadom na prechádzanie do protismernej časti vozovky (pozri nižšie),

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. K prerušeniu súvislej stredovej čiary pri vjazdoch na príslušné nehnuteľnosti, poľné a lesné cesty a pod. pozri 3.4.

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.

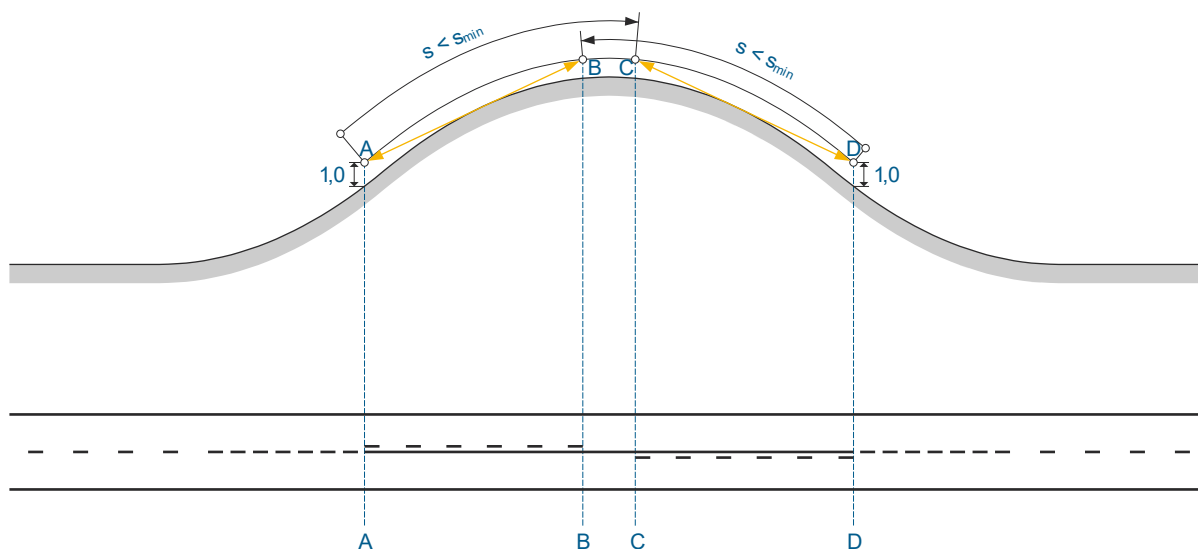
V prípade nedostatočných rozhľadových pomerov sa súvislou čiarou zamedzuje prechádzanie vozidiel do protismerného jazdného pruhu. Za nedostatočný rozhľad sa považuje, ak je dĺžka skutočného rozhľadu  $s$  nižšia ako stanovená minimálna dĺžka rozhľadu na prechádzanie do protismernej časti vozovky  $s_{min}$ . Dostatočnosť rozhľadu sa hodnotí pre oba smery premávky zvlášť v celej dĺžke kritického úseku. Môžu pritom nastať dve situácie, ktoré je potrebné riešiť odlišne:

1. úseky nedostatočného rozhľadu oboch smerov premávky sa prekrývajú,
2. úseky nedostatočného rozhľadu oboch smerov premávky sa neprekrývajú.

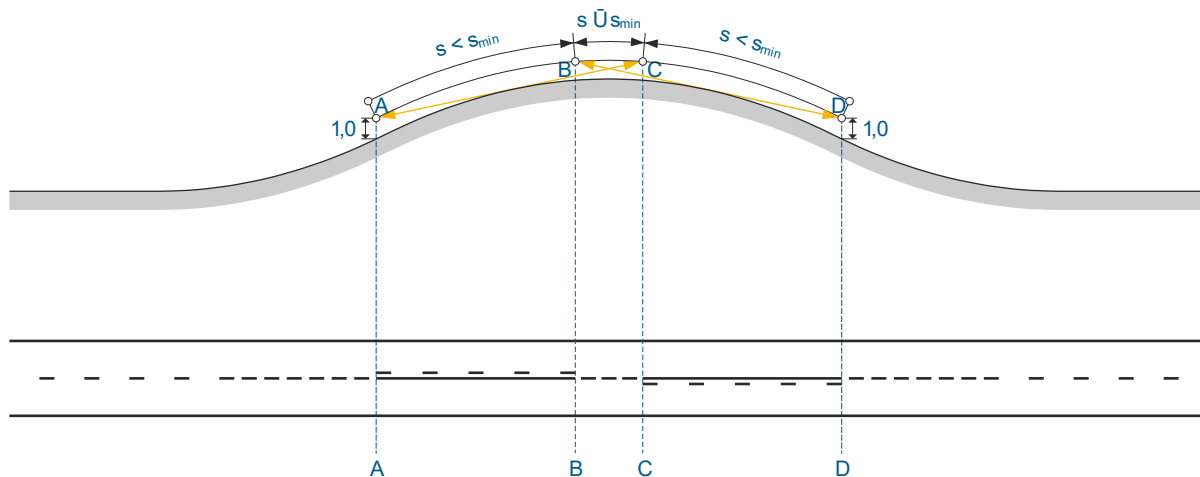
V závislosti od kombinácie nedostatočného rozhľadu pre oba smery premávky sa stredová čiara vyznačuje nasledovne:

- v úseku, kde je nedostatočný rozhľad v oboch smeroch premávky, sa vyznačuje súvislá čiara alebo dvojitá súvislá čiara,
- v úseku, kde je nedostatočný rozhľad len v jednom smere premávky, sa vyznačuje súvislá čiara doplnená prerušovanou čiarou; prerušovaná čiara sa nachádza na strane smeru premávky s dostatočným rozhľadom,
- v úseku, kde je dostatočný rozhľad v oboch smeroch premávky, sa vyznačuje prerušovaná čiara (príp. dvojitá prerušovaná čiara).

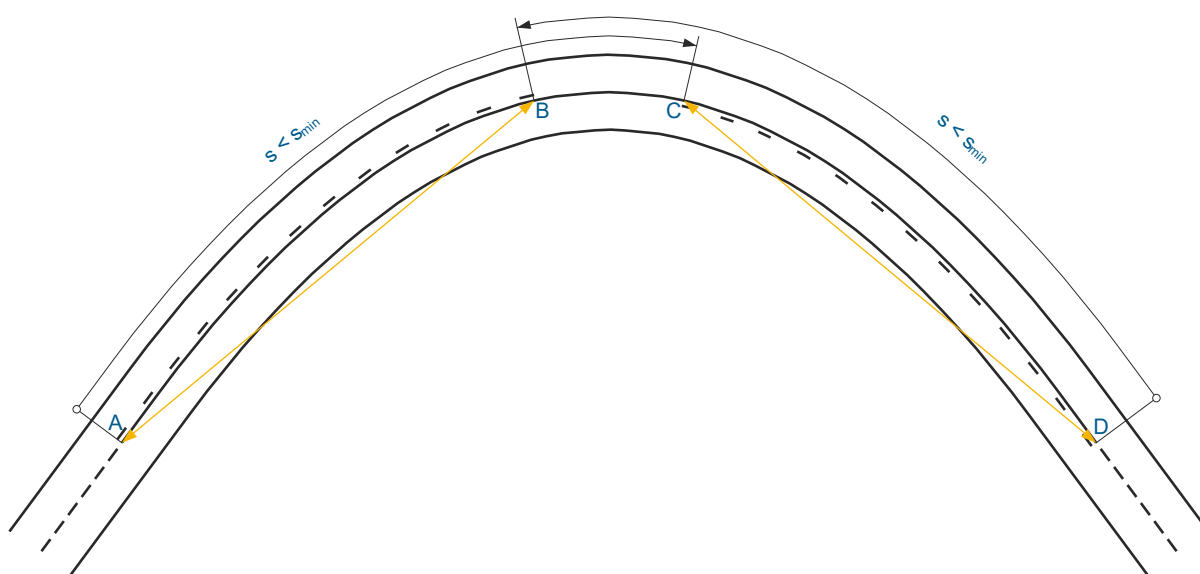
Obrázok 33 až obrázok 36 zobrazujú tieto zásady pre vrcholy stúpaní a pre zákruty, s rozlíšením prípadov, kedy sa úseky nedostatočného rozhľadu jedného a druhého smeru premávky prekrývajú a kedy sa neprekrývajú.



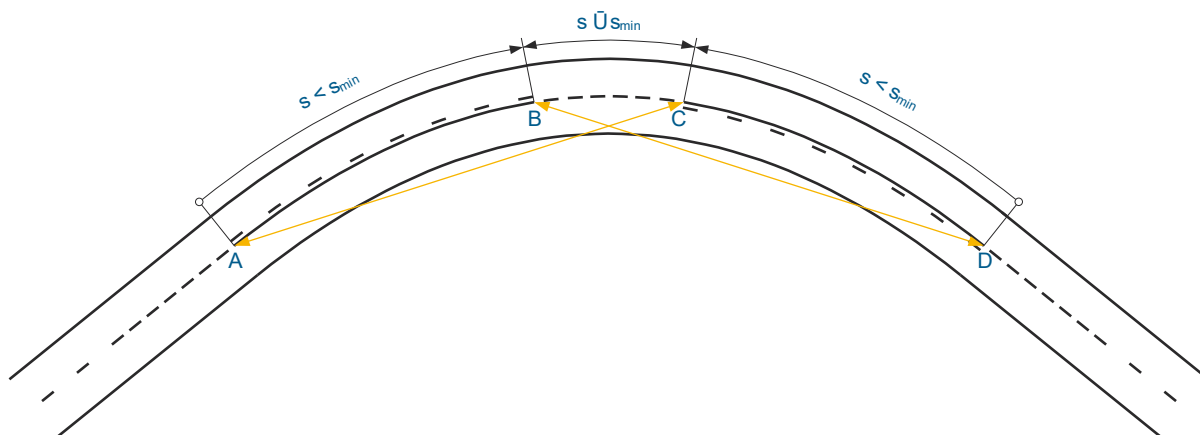
Obrázok 33: Vrchol stúpania – úseky s nedostatočným rozhľadom sa prekrývajú



Obrázok 34: Vrchol stúpania – úseky s nedostatočným rozhľadom sa neprekrývajú



Obrázok 35: Zákruť – úseky s nedostatočným rozhľadom sa prekrývajú



Obrázok 36: Zákruť – úseky s nedostatočným rozhľadom sa neprekrývajú



## 3.2 Zmeny v počte a smerovaní jazdných pruhov

### 3.2.1 Dĺžky prechodových úsekov

Pri vyznačovaní zmien v počtoch a smerovaní jazdných pruhov sú potrebné prechodové úseky. Dĺžky určuje tabuľka 11. Uvedené hodnoty platia pre šírkovú zmenu max. 1 jazdný pruh resp.  $\leq 3,75$  m. pri väčšom počte pruhov sa pre  $L_Z$  a  $L_{Z2}$  použije zodpovedajúci násobok danej hodnoty a pri väčšej šírke sa pre  $L_{Z1}$  hodnota násobí druhou odmocninou pomeru skutočnej šírkovej zmeny a hodnoty 3,75 m.

Tieto hodnoty platia pre vodorovné značenie, skutočné stavebné prevedenie cesty však môže byť odlišné. Ak je stavebne k dispozícii dlhšia dĺžka prechodového úseku, vyznačí sa vodorovným značením kratší úsek. V opačnom prípade sa vodorovným značením vyznačí prechodový úsek v dĺžke podľa stavebného prevedenia, ak je však táto dĺžka podstatne kratšia ako uvádza tabuľka 11, je potrebné preveriť, či nie sú potrebné dodatočné opatrenia v organizácii premávky.

Tabuľka 11: Dĺžka prechodových úsekov  $L_Z$  (m)

Úsek	Popis	Dĺžka			
		Na diaľnici	Mimo obce podľa jazdnej rýchlosti:		V obci
			> 70 km/h	$\leq 70$ km/h †	
$L_Z$	základná dĺžka pre jeden manévrovací pruh	60	30	30	10 – 20
$L_{Z1}$	dĺžka presmerovania priebežného pruhu	200	150	100	pozri nižšie
$L_{Z2}$	dĺžka ukončenia a rozvinutia jedného priebežného pruhu	120	90	60	20 – 30

† V prípade vozovky s viac ako 3 jazdnými pruhmi a na smerovo rozdelených cestách sa použije hodnota stĺpca pre jazdnú rýchlosť > 70 km/h.

Dĺžka prechodového úseku presmerovania pruhov  $L_{Z1}$  v obci je v prípade jediného presmerovaného pruhu 10-násobok šírky presmerovania. V upokojených premávkových priestoroch možno túto dĺžku skrátiť až na cca 6-násobok šírky presmerovania, nie však na menej ako 15 m, pričom je tiež potrebné brať do úvahy rozmery vozidiel, ktoré daným úsekom jazdia.

V prípade viacerých presmerovaných pruhov je dĺžka prechodového úseku v obci 20-násobok šírky presmerovania.

### 3.2.2 Zvýšenie počtu jazdných pruhov

Vzory značenia zvýšenia počtu jazdných pruhov na obojsmernej vozovke uvádza obrázok 37. Voľba variantu A / B je daná stavebným prevedením cesty. V prípade variantu B v obci sa môže stať, že  $L_{Z1} = L_{Z2}$  (pozri 3.2.1): vtedy vyšrafovaný priestor zaniká. Ak sa má zároveň vyznačiť dvojité čiaro väčšej šírky (kde je definovaný deliaci prúžok), toto rozšírenie sa vykoná v prípade variantu A v prechodovom úseku  $L_{Z1}$  a v prípade variantu B v prechodovom úseku  $L_{Z2}$ .

Vzory vyznačenia zvýšenia počtu jazdných pruhov na jednosmernej vozovke uvádza obrázok 38. Voľba variantu A / B je daná stavebným prevedením cesty.

Spôsob vyznačovania zvýšenia počtu jazdných pruhov podľa tohto článku sa neuplatňuje tam, kde sa na obojsmernej 3-pruhovej vozovke mení priradenie stredného pruhu k jednému a druhému smeru jazdy, ani na začiatku pruhu na predchádzanie, pozri 3.3.1.

### 3.2.3 Zníženie počtu jazdných pruhov

Vzory značenia zvýšenia počtu jazdných pruhov na obojsmernej vozovke uvádza obrázok 39, vzory značenia zníženia počtu jazdných pruhov na jednosmernej vozovke uvádza obrázok 40.

Voľba variantu A / B je daná stavebným prevedením cesty.

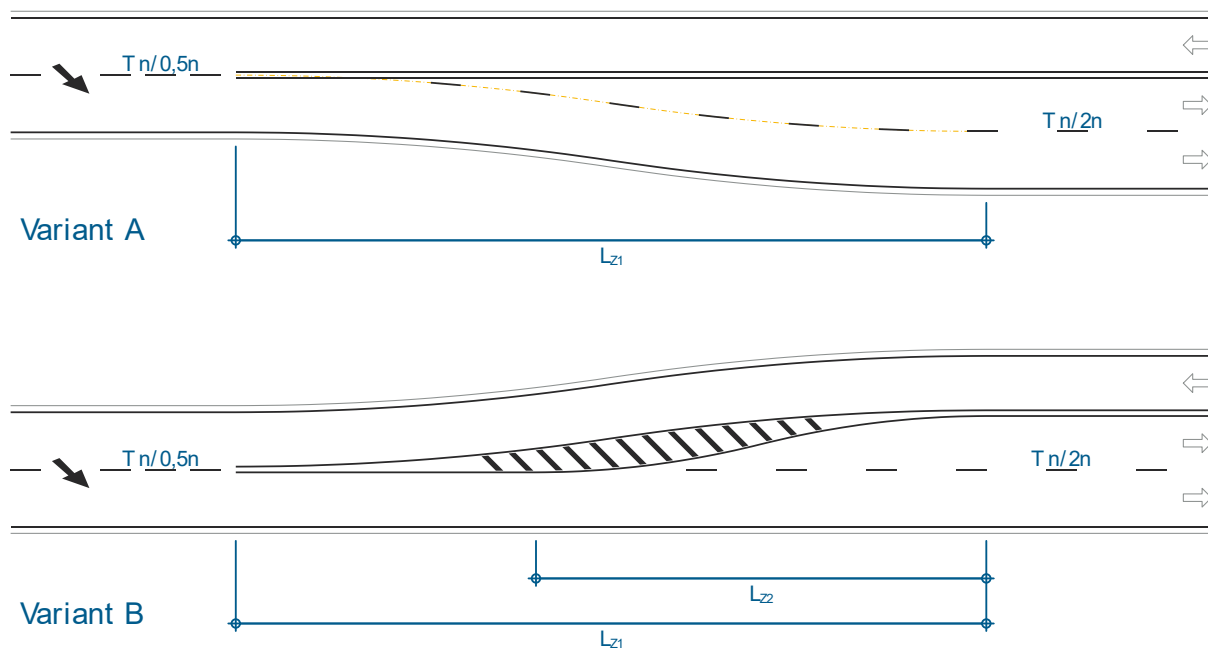
Vo variante A je šírka vyšrafovaného priestoru daná šírkou zanikajúceho pruhu zníženou o 0,25 m, ak je šírka zanikajúceho pruhu  $\leq 3,25$  m, v ostatných prípadoch je šírka vyšrafovaného priestoru 3,00 m.

Vo variante A sa smie vyšrafovaný priestor v úseku  $L_{z1}$  vyznačiť úsporným spôsobom, kedy sa vyznačujú skupiny 5 pásov, medzi ktorými je medzera dĺžky zodpovedajúcej 5 až 15 pásom.

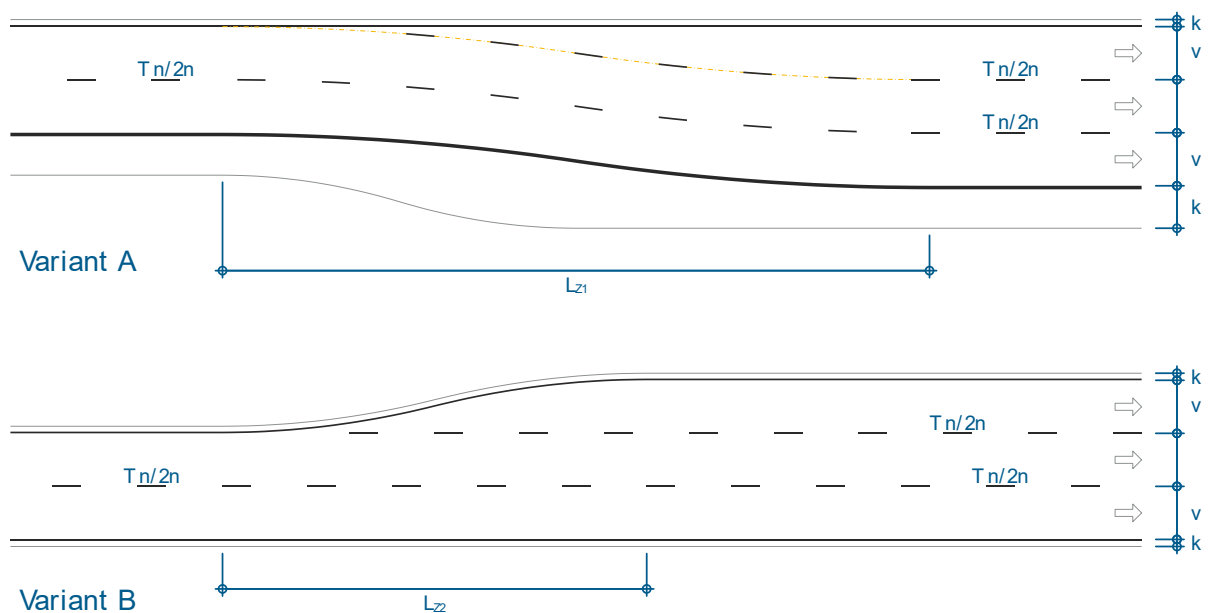
Spôsob vyznačovania zníženia počtu jazdných pruhov podľa tohto článku sa neuplatňuje tam, kde sa na obojsmernej 3-pruhovej vozovke mení priradenie stredného pruhu k jednému a druhému smeru jazdy, ani na konci pruhu na predchádzanie, pozri 3.3.1.

Pre miestom zníženia počtu jazdných pruhov sa v jazdnom pruhu, ktorý zaniká, vyznačujú Z 631 Predbežná šípka v počte 3 mimo obce a 2 v obci. V obci sa smie počet predbežných šípok znížiť, prípadne sa smú úplne vynechať. Na diaľnici sa podľa potreby doplní štvrtá predbežná šípka. Ďalšie zvyšovanie počtu predbežných šípok je neprípustné. Vzďialenosť medzi šípkami sú  $9n$  (kde  $n$  je základná dĺžka ťahu prerušovanej čiary), pričom špic poslednej šípky sa nachádza vo vzdialenosti  $2n$  od začiatku prechodového úseku. Na začiatku prechodového úseku zároveň končí vodiaca čiara.

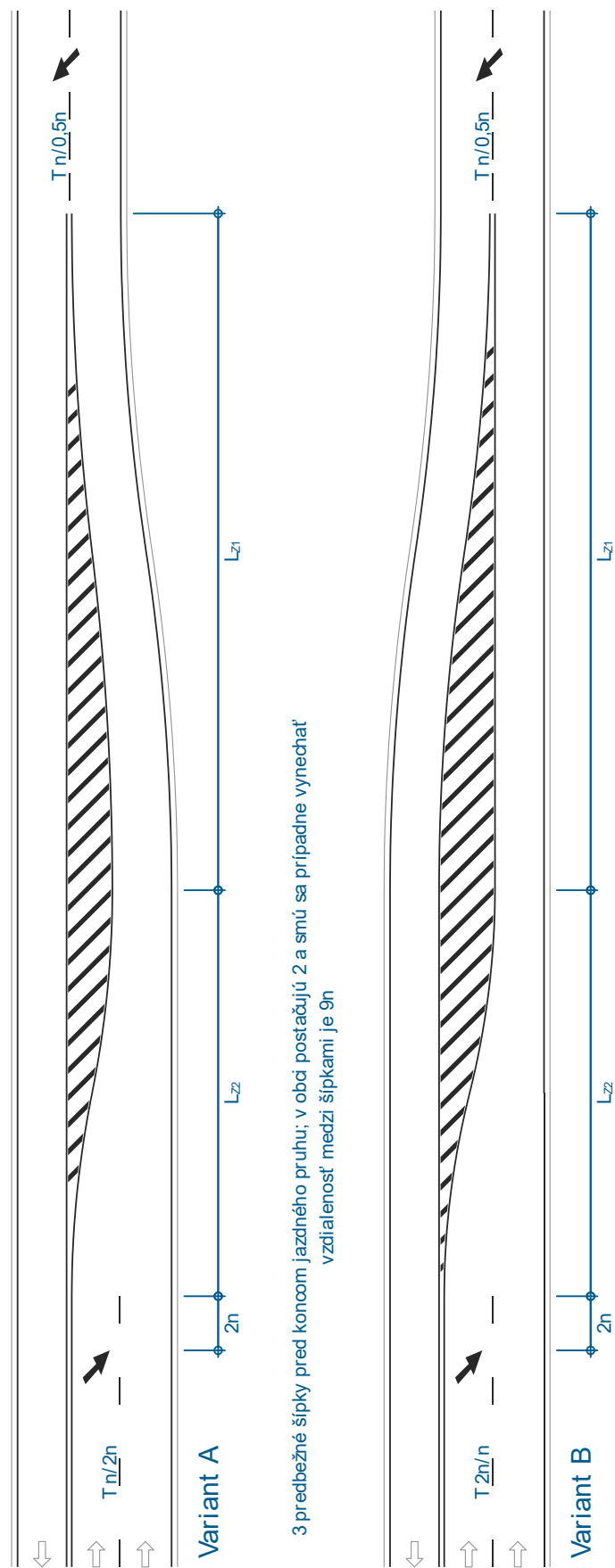
Upozornenie: predbežné šípky sa zásadne smú vyznačovať len v prípade zániku priebežného jazdného pruhu. Nesmú sa vyznačovať v prípade zániku manévrovacieho pruhu.



Obrázok 37: Zvýšenie počtu jazdných pruhov na obojsmernej vozovke

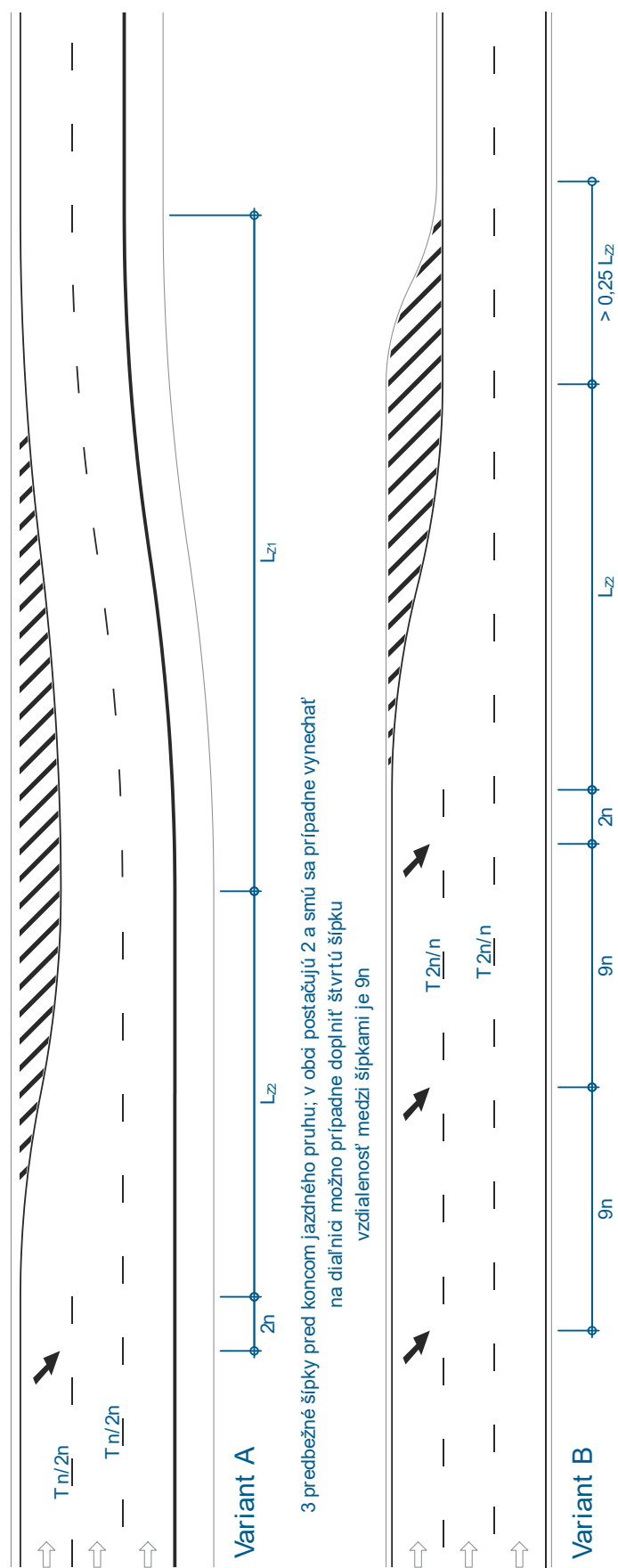


Obrázok 38: Zvýšenie počtu jazdných pruhov na jednosmernej vozovke

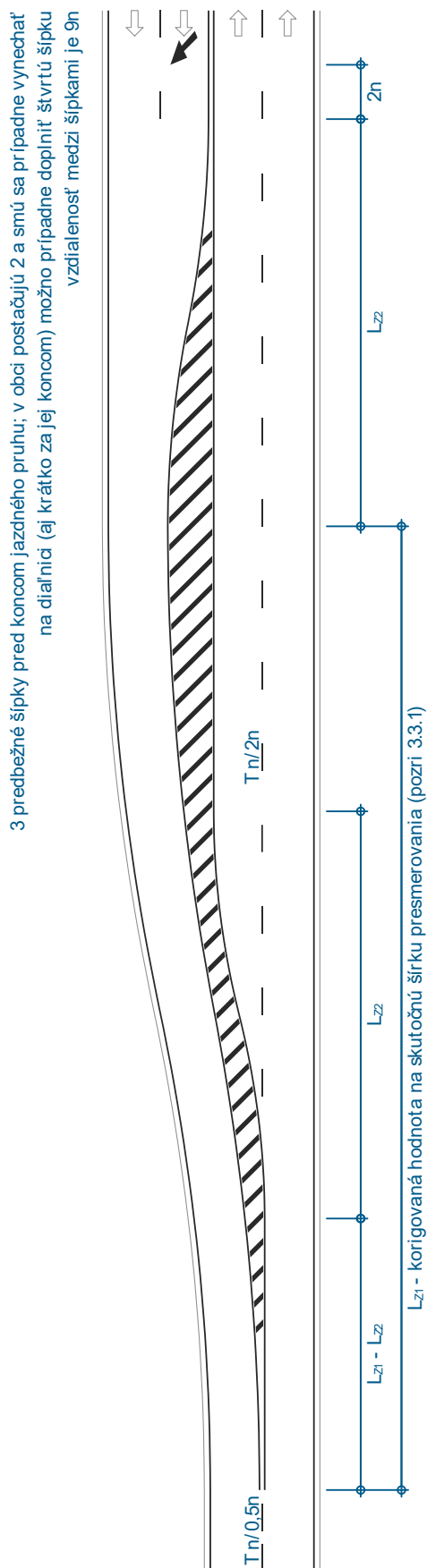


3 predbežné šípky pred koncom jazdného pruhu; v obci postačujú 2 a smú sa prípadne vynechať vzdialenosť medzi šípkami je  $9n$

Obrázok 39: Zníženie počtu jazdných pruhov na obojsmernej vozovke



Obrázok 40: Zníženie počtu jazdných pruhov na jednosmernej vozovke



Obrázok 41: Prechod medzi obojsmerným 2-pruhovým úsekom a 4-pruhovým úsekom

### 3.2.4 Prechod medzi 2- a 4-pruhovým úsekom

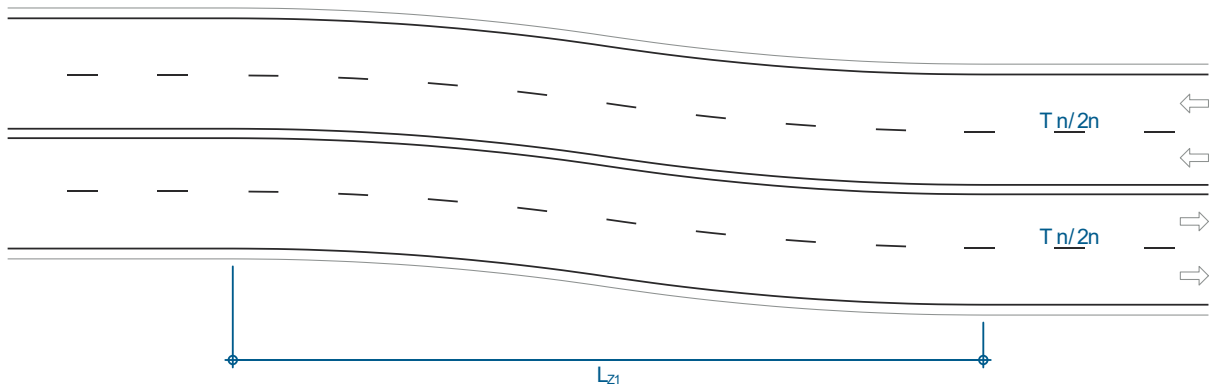
Vzor značenia prechodu medzi obojsmerným 2-pruhovým úsekom a 4-pruhovým úsekom uvádza obrázok 41. Analogicky sa značí prípad, kedy je 4-pruhový úsek smerovo rozdelený.

V tomto prípade sa musí dĺžka prechodového úseku  $L_{Z1}$  korigovať podľa skutočnej šírky zmeny pri presmerovaní pruhov (pozri 3.2.1), nakoľko táto zmena dosahuje šírku 2 jazdných pruhov, resp. v prípade smerovo rozdelenej cesty ešte navyše aj šírku stredného deliaceho pásu.

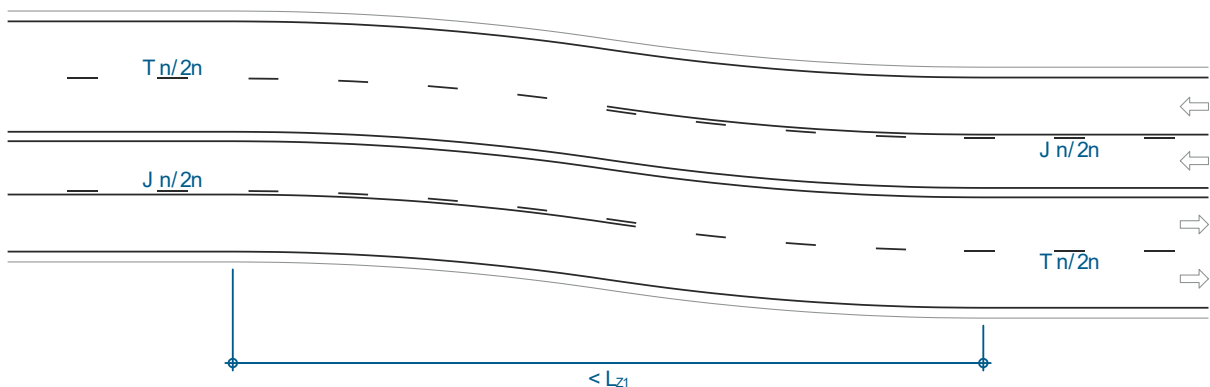
### 3.2.5 Presmerovanie jazdných pruhov

Presmerovanie sa vykonáva na úseku dĺžky  $L_{Z1}$ , pozri obrázok.

V prípade priestorových obmedzení sa smie požadovaná dĺžka skrátiť, v takom prípade sa však v prechodovom úseku a v primeranej vzdialenosti pred ním vyznačí vodiaca čiara ako jednostranná prerušovaná, výnimočne ako súvislá. Ak skrátenie dĺžky prechodového úseku presiahne 10 %, môže byť potrebné primerané zníženie najvyššej dovolenej rýchlosti.



Obrázok 42: Presmerovanie jazdných pruhov – dostatočná dĺžka prechodového úseku



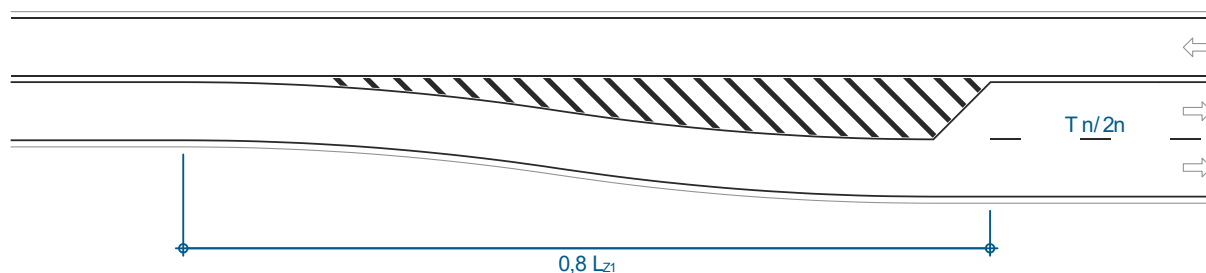
Obrázok 43: Presmerovanie jazdných pruhov – nedostatočná dĺžka prechodového úseku

## 3.3 Ďalšie pruhy a zálivy

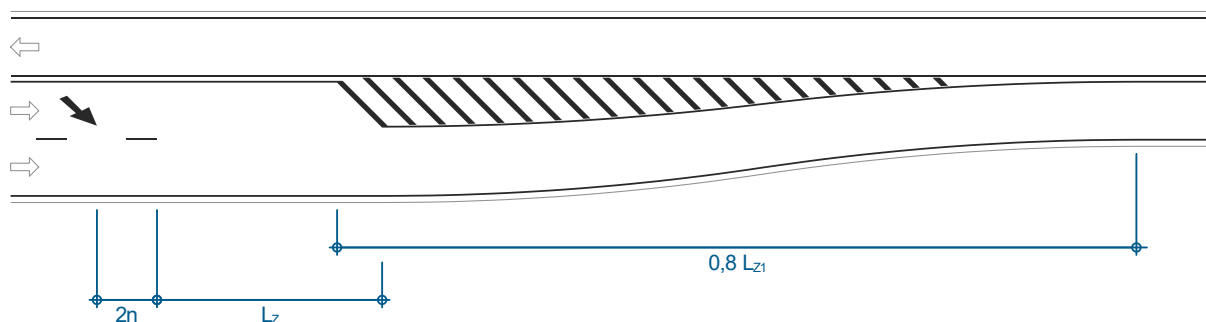
### 3.3.1 Pruh na predchádzanie

Pruh na predchádzanie je stredný jazdný pruh na 3-pruhovej obojsmernej vozovke. Jeho účelom je zvýšenie bezpečnosti pri predchádzaní a zjednodušenie manévru predchádzania. Zriaďuje sa buď ad-hoc na cestách, kde by inak bolo málo príležitostí na bezpečné predchádzanie, resp. kde jazdí veľké množstvo pomalých vozidiel (najmä v stúpaniach) alebo sa zriaďuje vo forme súvislej 3-pruhovej cesty so striedavým priradením stredného pruhu k jednému a druhému smeru premávky.

Pruh na predchádzanie sa prednostne zriaďuje tak, že na začiatku 2-pruhového úseku vzniká ako nový pruh po ľavej strane priebežného pruhu a na konci takéhoto úseku zaniká. Rozvinutie a ukončenie pruhu na predchádzanie sa nevyznačuje prechodovým úsekom  $L_{Z2}$  podľa 3.2.2 a 3.2.3: namiesto toho sa začiatok a koniec pruhu na predchádzanie vyznačuje šikmým skosením čiary v pomere dĺžky k šírke 2 : 1, pričom na toto skosenie nadväzuje vyšrafovaný priestor. Spôsob značenia uvádzajú obrázok 44 a obrázok 45.



Obrázok 44: Rozvinutie pruhu na predchádzanie



Obrázok 45: Ukončenie pruhu na predchádzanie

Prípustný je aj vznik pruhu v uzlovom bode, kedy sa na pruh na predchádzanie mení dovtedajší priebežný pruh a nový pruh vpravo vzniká pruhovou adíciou. Zásadne sa však 2-pruhový úsek nesmie končiť pruhovou subtrakciou.

Zmena priradenia stredného pruhu k jednotlivým smerom premávky má dva varianty:

- „kritický“ prechod (obrázok 46, pravá schéma): zmena z 2 pruhov na 1 v oboch smeroch,
- „nekritický“ prechod (obrázok 46, ľavá schéma): zmena z 1 pruhu na 2 v oboch smeroch.

Na vrcholoch stúpaní sa z princípu uplatňuje „kritický“ prechodový úsek, nakoľko pruh na predchádzanie je priradený vždy smeru premávky v stúpaní. V súvislých ťahoch v usporiadaní 2+1 sa oba prechody vzájomne striedajú.

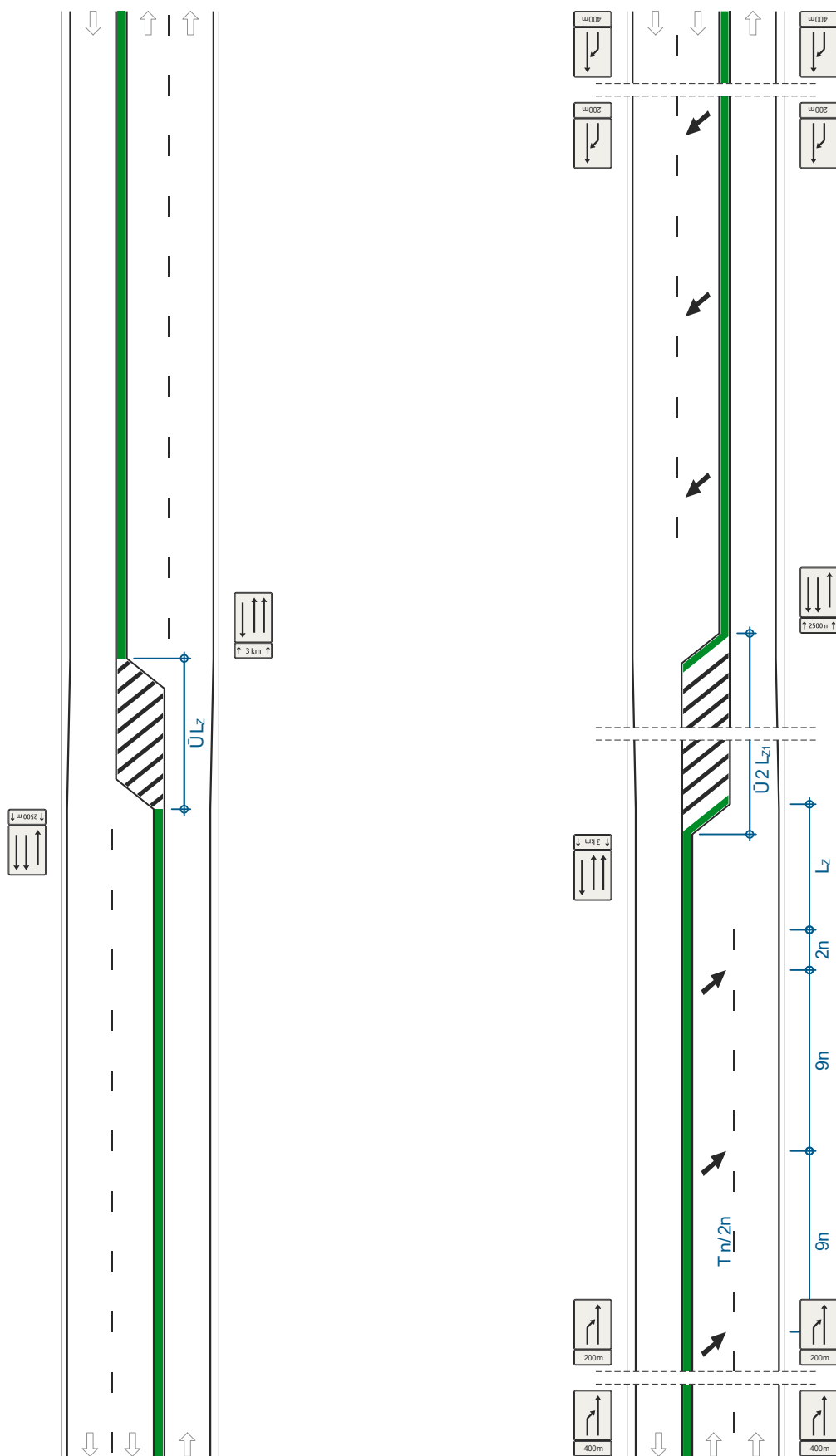
Na mieste zmeny priradenia pruhu k smeru premávky sa rozvinutie a ukončenie pruhu nevyznačuje prechodovým úsekom  $L_{z2}$  podľa 3.2.2 a 3.2.3, ale šikmým skosením čiary v pomere dĺžky k šírke 2 : 1, pričom na toto skosenie nadväzuje vyšrafovaný priestor, Vzory značenia oboch prechodov uvádza obrázok 46.

### 3.3.2 Pruh pre pomalé vozidlá

Pruh pre pomalé vozidlá sa zriaďuje na jednosmerných vozovkách spravidla v stúpaniach, kde ťažké nákladné vozidlá jazdia výrazne pomalšie ako ľahké vozidlá.

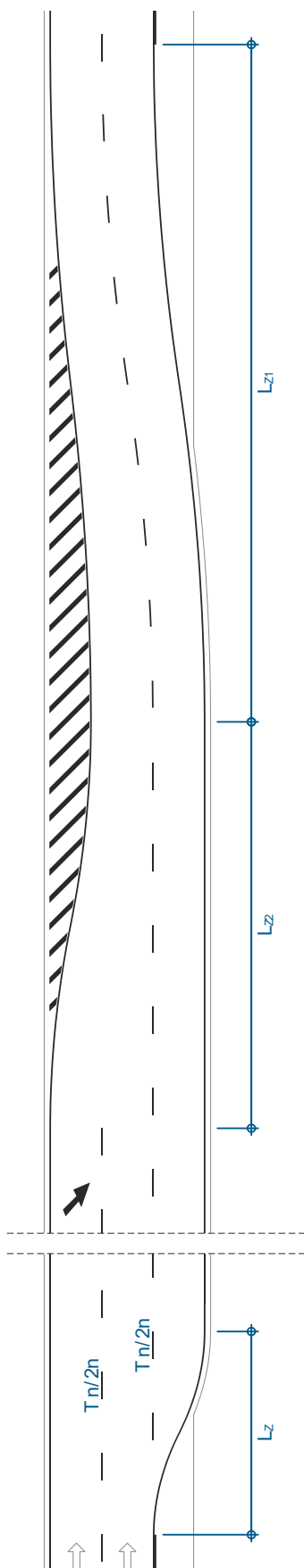
Pruh vzniká rozvinutím po pravej strane. Na konci príslušného úseku tento pruh nezaniká, ale mení sa na pravý priebežný; namiesto toho zaniká dovtedajší ľavý priebežný jazdný pruh.

Spôsob značenia uvádza obrázok 47.



Obrázok 46: Zmena priradenia pruhu na predchádzanie k smeru premávky





Obrázok 47: Pruh pre pomalé vozidlá

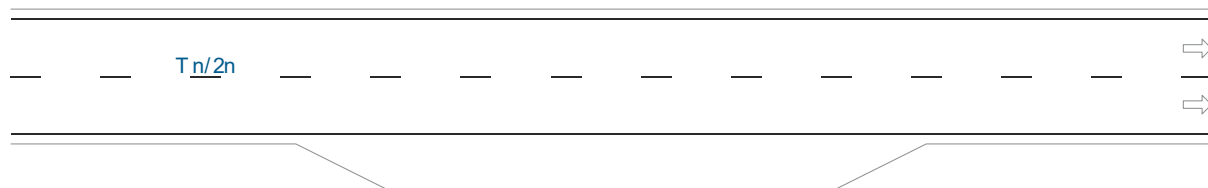
### 3.3.3 Núdzový pruh

Núdzový pruh sa vyznačuje vždy výlučne vpravo od jazdných pruhov a okrajová čiara, ktorá ho vymedzuje, je vždy hrubá. Bližšie informácie pozri v 3.1.2 a 4.3.

### 3.3.4 Núdzový záliv

Núdzový záliv sa od vozovky oddeľuje súvislou okrajovou čiarou. Ak je okrajová čiara pred a za zálivom tenká, vyznačuje sa ako tenká aj v úseku núdzového zálivu, bez ohľadu na jeho šírku. Ak sa výnimočne nachádza núdzový záliv v obci, má byť pokiaľ možno vizuálne oddelený od vozovky svojim stavebným prevedením (najmä iným povrchom). V prípade, že stavebné vymedzenie nie je dostatočné, oddelí núdzový záliv od vozovky súvislou čiarou aj v prípade, že pred a za zálivom sa vonkajšia okrajová čiara nevyznačuje.

Okraje samotného núdzového zálivu sa vodorovnými značkami zásadne nevyznačujú.



Obrázok 48: Vyznačovanie núdzového zálivu

### 3.3.5 Vyhradený pruh pre verejnú dopravu osôb

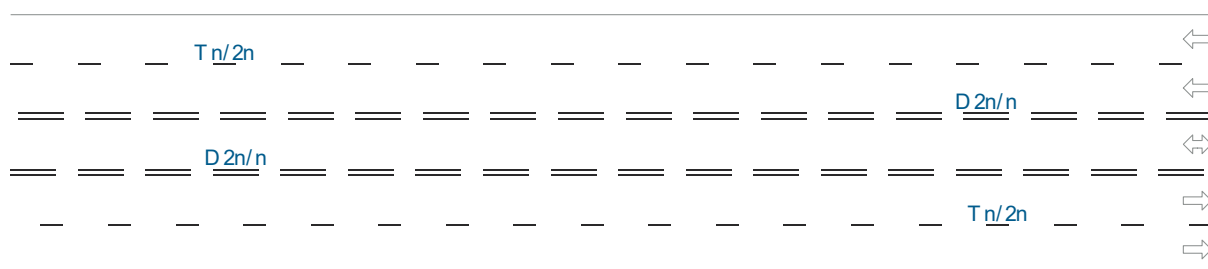
Pozri 5.1.

### 3.3.6 Cyklistický pruh a ochranný pruh pre cyklistov

Pozri 5.3.

### 3.3.7 Kyvadlový pruh

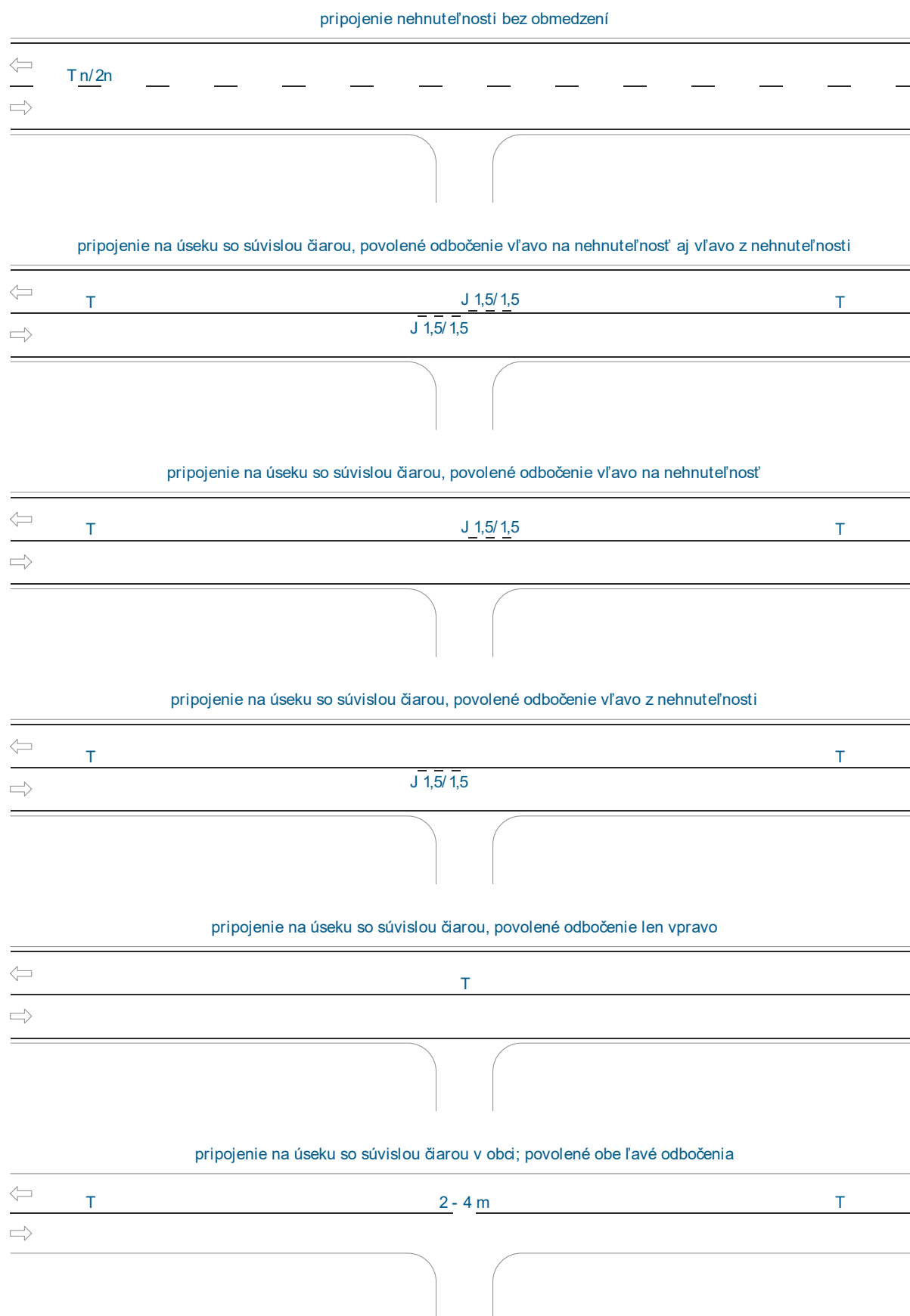
Kyvadlový pruh sa smie zriadiť iba ak je vjazd do pruhu riadený pruhovými svetelnými signálmi. Od susedných pruhov (vrátane kyvadlových) sa oddeľuje dvojitou prerušovanou čiarou D 8/4 mimo obce a D 6/3 v obci.



Obrázok 49: Vyznačovanie kyvadlového pruhu

### 3.3.8 Parkovací pruh

Pozri 6.1.3.



Obrázok 50: Pripojenie príľahlej nehnuteľnosti alebo účelovej cesty s minimálnou premávkou

### 3.4 Pripojenia príľahlých nehnuteľností a účelových ciest

#### 3.4.1 Významné pripojenia

Pripojenia príľahlých nehnuteľností, účelových ciest a iných príľahlých premávkových priestorov, ktoré sú v nezanedbateľnej miere využívané vozidlami, napr. parkoviská, čerpacie stanice, nákupné centrá atď., sa vodorovnými značkami vyznačujú rovnako ako uzlové body, pozri kapitolu 4.

#### 3.4.2 Ostatné pripojenia

Pripojenia ostatných príľahlých nehnuteľností sa vo vodorovnom značení spravidla nijako nereflektujú. Ak je na danom úseku vyznačená okrajová čiara, táto sa značí ako súvislá aj v mieste pripojenia príľahlej nehnuteľnosti. To sa rovnako vzťahuje na pripojenia poľných a lesných ciest, ako aj iných účelových ciest s minimálnymi intenzitami cestnej premávky.

Ak je v úseku pripojenia takejto nehnuteľnosti vyznačená súvislá stredová čiara, smie sa prerušiť iba v prípade, ak bez jej prerušenia vznikne pre používateľov týchto pripojení neprimerane dlhá obchádzka a vodič má pri odbočovaní vľavo rozľad:

- mimo obce, jazdná rýchlosť > 70 km/h:  $\geq 160$  m,
- mimo obce, jazdná rýchlosť  $\leq 70$  km/h:  $\geq 90$  m,
- v obci:  $\geq 55$  m.

Odbočenie vľavo cez viac ako 1 jazdný pruh sa smie na takomto úseku povoliť len v obci.

Prerušenie sa vyznačí formou jednostrannej prerušovanej čiary, a to buď z jednej alebo oboch strán, podľa toho, či je prípustné odbočenie na nehnuteľnosť vľavo a/alebo odbočenie z nehnuteľnosti vľavo (pozri obrázok). V obci, ak sú prípustné obe ľavé odbočenia, postačuje prerušenie súvislej čiary na úseku 2 – 4 m.

Pozri obrázok 50.

## 4 Uzlové body

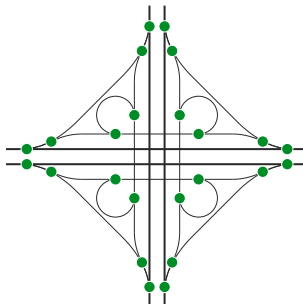
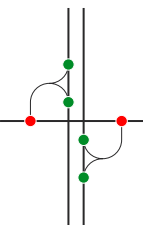
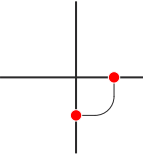
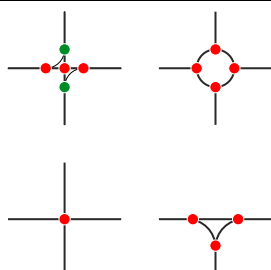
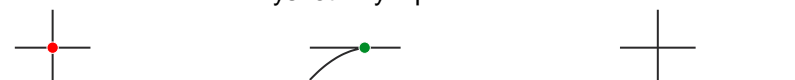



### 4.1 Rozdelenie

Tabuľka 12 rozdeľuje uzlové body podľa kolíznosti križovatiek na oboch (všetkých) cestách, ktoré uzlový bod prepája.

**Bezkolíznymi križovatkami** sú také križovatky, v ktorých sa jazdné prúdy vozidiel kolízne nekrižujú (t. j. križovanie je mimoúrovňové) a spájanie jazdných prúdov vozidiel je bezkolízne. Za bezkolízne sa spájanie jazdných prúdov vozidiel považuje vtedy, keď sa vozidlá v jednom jazdnom pruhu preradujú do iného jazdného pruhu (typicky privedenie vozidiel na cestu prostredníctvom pripájacieho pruhu) za predpokladu, že medzi rýchlosťami jazdných prúdov vozidiel v oboch pruhoch nie je podstatný rozdiel (to v praxi znamená dostatočnú dĺžku pripájacieho pruhu).

**Kolíznymi križovatkami** sú také križovatky, kde sa aspoň niektoré jazdné prúdy vozidiel kolízne križujú alebo spájajú.

Tabuľka 12: Rozdelenie uzlových bodov podľa kolíznosti

Typ uzlového bodu	Popis	Príklad(y)
plne bezkolízny	všetky križovatky uzlového bodu sú bezkolízne	
čiastočne bezkolízny	na aspoň jednej z ciest sú všetky križovatky bezkolízne, na iných cestách sa nachádzajú (aj) kolízne križovatky	
čiastočne kolízny	všetkých cestách sa nachádzajú kolízne križovatky, zároveň je križovanie jazdných prúdov v primárnych smeroch bezkolízne (mimoúrovňové)	
plne kolízny	všetkých cestách sa nachádzajú kolízne križovatky, pričom aj jazdné prúdy v primárnych smeroch vedú cez kolízne križovatky	
Vysvetlivky k príkladom:		
		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="text-align: center;">  kolízna križovatka         </div> <div style="text-align: center;">  bezkolízna križovatka         </div> <div style="text-align: center;">  bezkolízne (mimoúrovňové) križovanie         </div> </div>		

## 4.2 Bezkolízne križovatky – výjazdy a vjazdy

### 4.2.1 Vymedzenie

Výjazdy a vjazdy sú miesta, kde sa vychádza z vozovky na inú cestu (spravidla vetvu) a kde sa vchádza na vozovku z inej cesty (spravidla vetvy), **pričom nedochádza ku kolíznemu križovaniu alebo spájaniu jazdných prúdov vozidiel.**

Odbočenie na výjazdoch je spravidla vedené prostredníctvom na to určeného odbočovacieho pruhu alebo pruhov. Pruh určený na odbočenie môže potenciálne byť aj priebežný jazdný pruh, ktorý sa mení na odbočovací („pruhová subtrakcia“). Výnimočne smie byť výjazd riešený aj bez odbočovacieho pruhu (tzv. klinové odbočenie) za predpokladu, že stavebné prevedenie vetvy umožňuje vodičovi odbočiť bez potreby významného spomalenia pred samotným manévrom.

Pripojenie na vjazdoch je vždy vedené prostredníctvom na to určeného pripájacieho pruhu alebo pruhov. Pruh určený na pripojenie sa môže potenciálne za vjazdom zmeniť na priebežný („pruhová adícia“).

Vjazd bez pripájacieho pruhu je kolíznym priestorom a nespadá pod tento článok.

Vjazdy a výjazdy sú v zmysle pravidiel cestnej premávky križovatkami, neuplatňuje sa však na nich prednosť v jazde podľa pravidiel cestnej premávky o jazde cez križovatku,<sup>14</sup> ale prednosť v jazde podľa pravidiel o jazde v jazdných pruhoch.<sup>15</sup> Na vjazdoch sa preto nepoužívajú zvislé značky prikazujúce dať prednosť v jazde ani zvislé značky informujúce o prednosti v jazde.

Križovatky, na ktorých dochádza ku križovaniu alebo ku kolíznemu spájaniu jazdných prúdov vozidiel, sú kolíznymi priestormi a vodorovné značky sa na nich vyznačujú podľa 4.4 až 4.7.

### 4.2.2 Použitie vzorových schém k výjazdom a vjazdom

Nižšie uvádzané vzorové schémy sú určené najmä pre diaľnice, nakoľko bezkolízne križovatky sa najčastejšie vyskytujú na diaľniciach, kde ide o jediný prípustný spôsob pripojenia k iným cestám. Bezkolízne križovatky sa môžu vyskytovať aj na iných cestách, v takom prípade sa značia analogicky, pri aplikácii schém však treba zodpovedajúco upraviť príslušné odlišné parametre, napr. sa na takýchto cestách nenachádza núdzový pruh. V obci sa okrem toho vonkajšia okrajová čiara spravidla nevyznačuje (pozri 3.1.4.1).

Vzorové schémy sú pre diaľnice s plnohodnotným núdzovým pruhom. Ak sa má schéma aplikovať na úsek bez plnohodnotného núdzového pruhu, je potrebné schému zodpovedajúco upraviť, pričom rozvinutie alebo ukončenie odbočovacích a pripájacích pruhov nemusí byť vždy možné vyznačiť spôsobom uvedeným v schéme a je potrebné ho prispôbiť skutočnému stavebnému riešeniu.

### 4.2.3 Dĺžky prechodových úsekov

Základnú dĺžku prechodových úsekov  $L_Z$  definuje 3.2.1. V schémach sa následne aplikujú zodpovedajúce násobky tejto základnej dĺžky.

Dĺžka pozdĺžnou čiarou vyznačeného rozvinutia odbočovacieho pruhu sú 1-násobok  $L_Z$ . Táto dĺžka je kratšia ako dĺžka vyradovacieho úseku podľa technických noriem platných v čase vydania týchto TP. Takéto skrátenie vyplýva z tvaru krivky (dvojitá parabola, pozri 2.3.2), ktorá zodpovedá prirodzenému pohybu vozidla pri zmene jazdného pruhu a umožňuje bezpečnejšie a plynulejšie vyradenie.<sup>16</sup>

Rovnako dĺžka pozdĺžnou čiarou vyznačeného ukončenia pripájacieho pruhu je na cestách s nižšími návrhovými rýchlosťami kratšia ako dĺžka vyradovacieho úseku podľa vyššie stavebných predpisov platných v čase vydania týchto TP (pre diaľnice a pre cesty s návrhovými rýchlosťami > 80 km/h sú rovnaké). Analogicky ako v prípade odbočovacích pruhov, takéto skrátenie vyplýva z tvaru krivky a umožňuje lepšie rozoznanie konca pripájacieho pruhu a bezpečnejšie zaradenie.

Vyznačenie rozvinutia a ukončenia manévrovacích pruhov na dĺžke  $L_Z$  je technicky bez problémov možné pri stavebnom prevedení vyradovacích a vyradovacích klinov podľa stavebných noriem, čo demonštrujú obrázok 51 a obrázok 66.

V obci sa vonkajšia okrajová čiara spravidla nevyznačuje a prechodový úsek je tak vymedzený len stavebne.

<sup>14</sup> [Z3] § 20

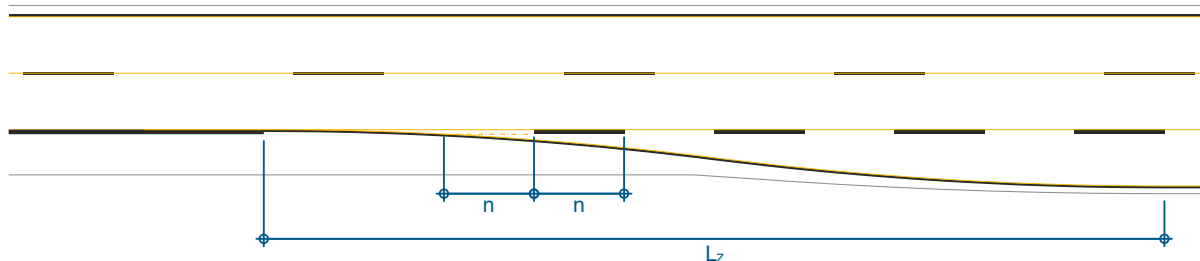
<sup>15</sup> [Z3] § 10

<sup>16</sup> V niektorých krajinách sa používa klasický trojuholníkový klin, ktorý umožňuje iný prirodzený spôsob preradenia medzi jazdnými pruhmi, avšak tento musí byť naopak podstatne dlhší ako je dĺžka vyradovacieho úseku podľa stavebných predpisov, aby plnil svoj účel.

#### 4.2.4 Výjazdy

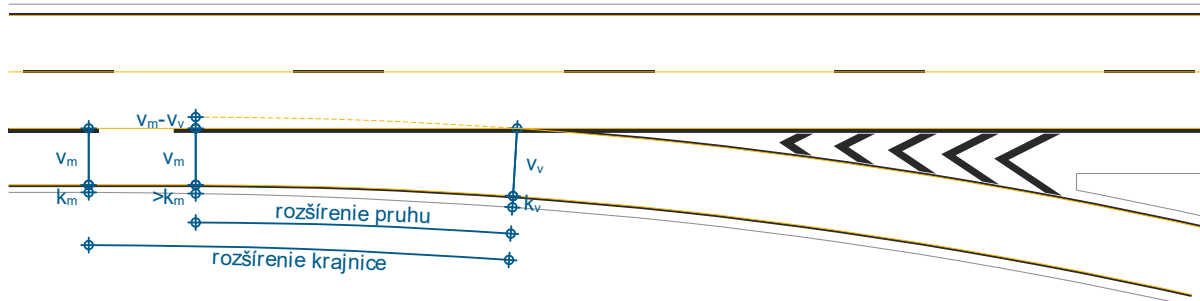
Spôsob značenia rozvinutia odbočovacieho pruhu špecifikuje obrázok 51. Spôsob oddelenia odbočovacieho pruhu od priebežného a jeho rozšírenie na šírku jazdného pruhu vo vetve špecifikuje obrázok 52.

Žltou farbou sú zakreslené osi značenia



Obrázok 51: Rozvinutie odbočovacieho pruhu

Žltou farbou sú zakreslené osi značenia



Obrázok 52: Oddelenie odbočovacieho pruhu a jeho rozšírenie na šírku pruhu vo vetve

Tabuľka 13 zhrňa jednotlivé typy výjazdov a uvádza odkazy na obrázky, ktoré špecifikujú spôsob použitia vodoravných dopravných značiek pre jednotlivé typy výjazdov.

Iné vodoravné dopravné značky, ako sú uvedené na príslušných obrázkoch, sa v priestore výjazdu a v jeho blízkom okolí nevyznačujú, s výnimkou uvádzania čísel cestných ťahov a medzinárodných poznávacích značiek v prípade subtrakcie jazdných pruhov.

Tabuľka 13: Druhy výjazdov a spôsob ich vyznačenia vodoravnými značkami

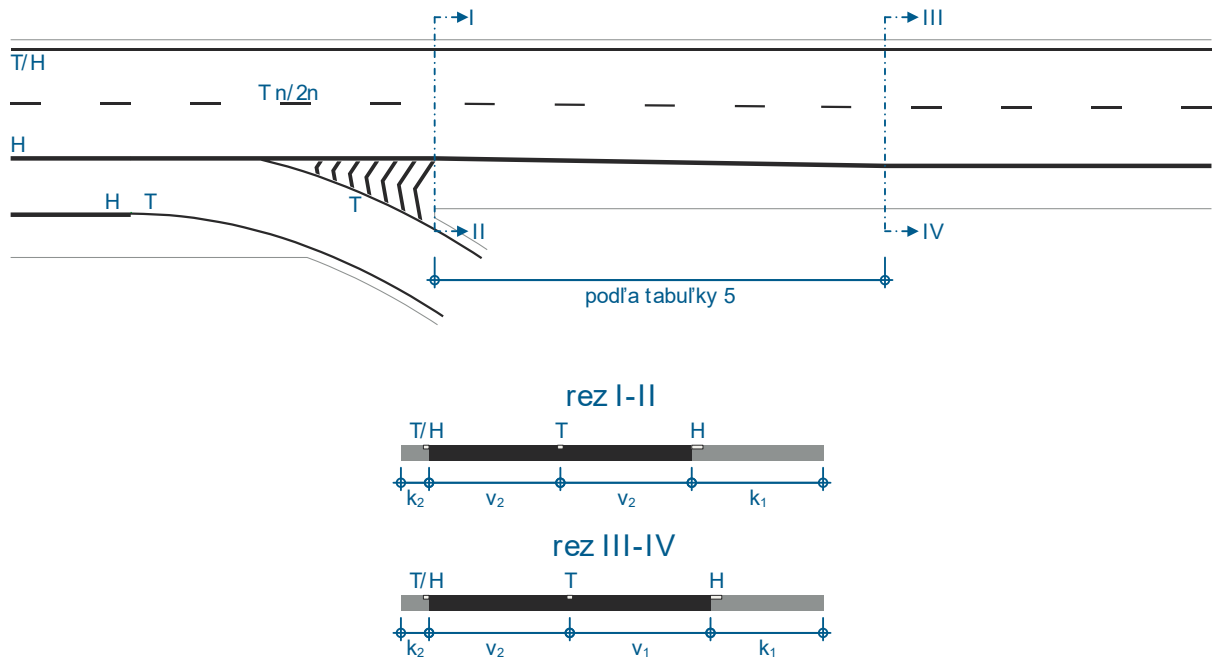
Typ	Popis	Schéma
X1	výjazd s 1 odbočovacím pruhom	Obrázok 54 a Obrázok 55
X2	výjazd s 1 odbočovacím pruhom a pridaným klinovým odbočením	Obrázok 56
X3	výjazd s klinovým odbočením	Obrázok 57
X4	výjazd s 2 odbočovacími pruhmi	Obrázok 58
X5	výjazd v úseku s riadenou jazdou po krajnici	Obrázok 59
X6	čistá subtrakcia 1 jazdného pruhu	Obrázok 60
X7	čistá subtrakcia 2 jazdných pruhov	Obrázok 61
X8	čistá subtrakcia 1 jazdného pruhu + odbočovací pruh	Obrázok 62
X9	združená subtrakcia	Obrázok 63
X10	klinová subtrakcia	Obrázok 64

Rozvinutie viac ako 2 odbočovacích pruhov spravidla nemá opodstatnenie. Ak výnimočne vznikajú viac ako 2 odbočovacie pruhové, nesmú sa rozvinúť na jednom mieste: vždy sa smú rozvinúť súčasne najviac 2 odbočovacie pruhové a medzi jednotlivými rozvinutiami musí byť vzdialenosť  $\geq L_S$ .

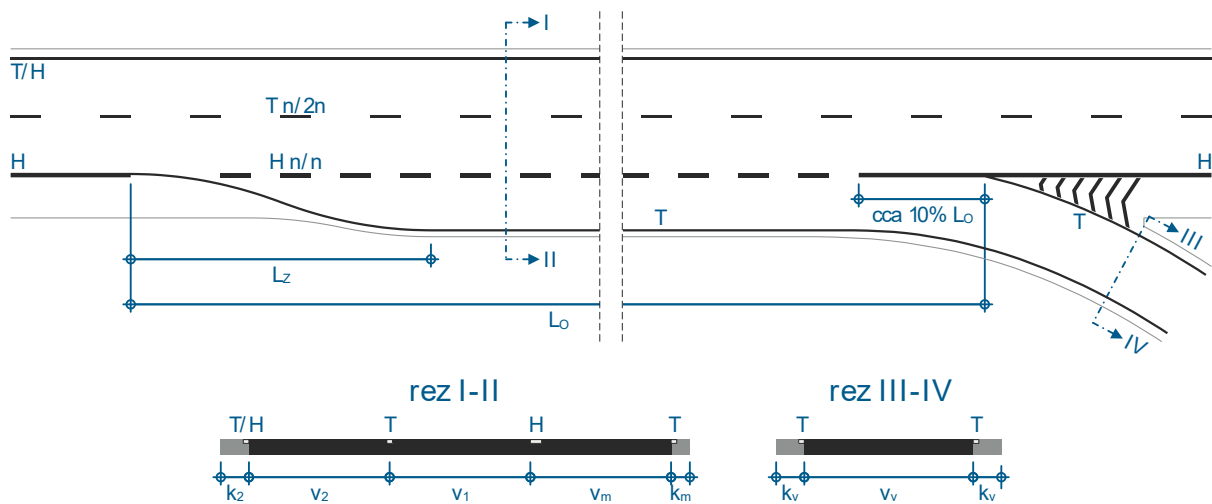
Výjazdy typov X6 až X10 obsahujú pruhovú subtrakciu. Tá sa vo väčšine prípadov nachádza na troj- alebo viacpruhovej vozovke, kde je typicky pravý jazdný pruh širší ako zostávajúce jazdné pruhy. Keďže širší pravý pruh v subtrakcii zaniká odbočením, je potrebné za týmto výjazdom upraviť (zväčšiť) šírky jazdných pruhov.

Postupuje sa tak, že sa dodržiavajú šírky jazdných pruhov minimálne po miesto fyzického oddelenia vetvy resp. až po koniec vyšrafovaného priestoru, ak tento zasahuje ďalej. Rozšírenie priebežných jazdných pruhov sa vyznačí až za týmito miestami. Spôsob špecifikuje obrázok 53.

Ak krátko za subtrakciou jazdných pruhov nasleduje adícia jazdných pruhov,<sup>17</sup> úprava širok jazdných pruhov medzi týmito dvoma miestami sa neaplikuje.



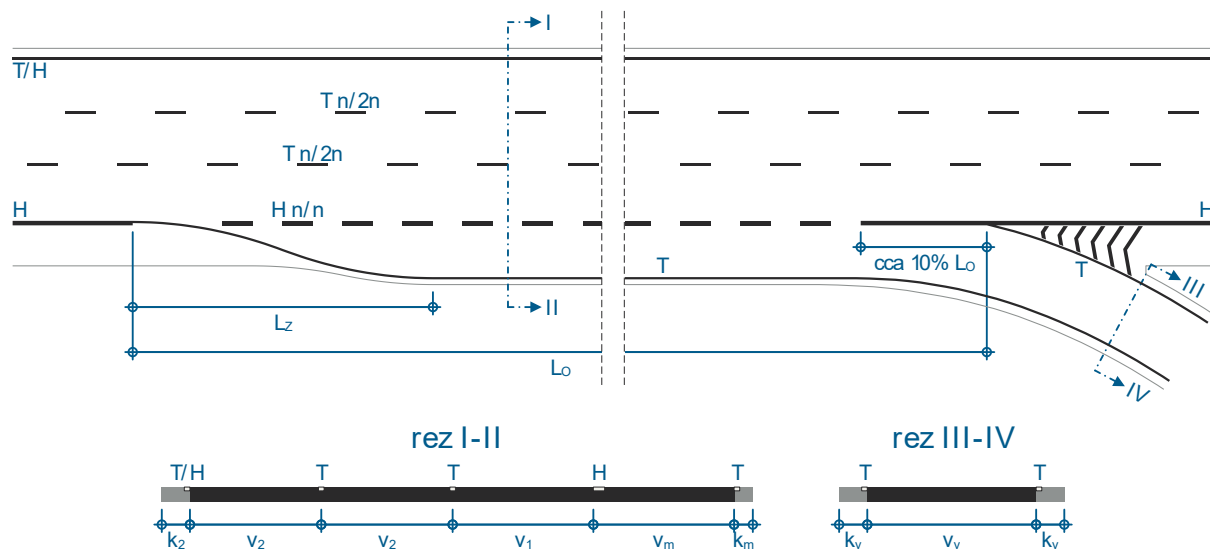
Obrázok 53: Rozšírenie priebežných jazdných pruhov za pruhovou subtrakciou



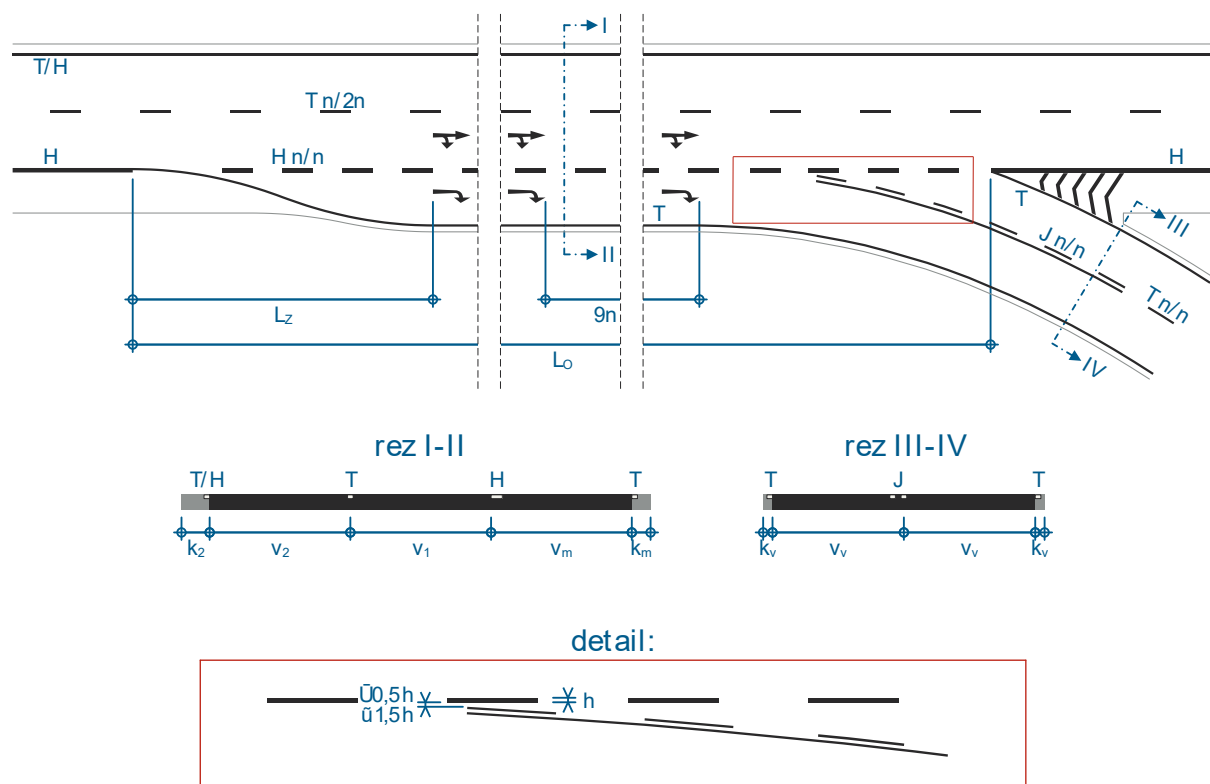
Obrázok 54: Výjazd s 1 odbočovacím pruhom

<sup>17</sup> Ide najmä o riešenie diaľničných uzlov na diaľniciach s 3 a viac jazdnými pruhmi v jednom smere premávky, kedy je na začiatku uzla subtrakcia a na konci uzla adícia jazdných pruhov.



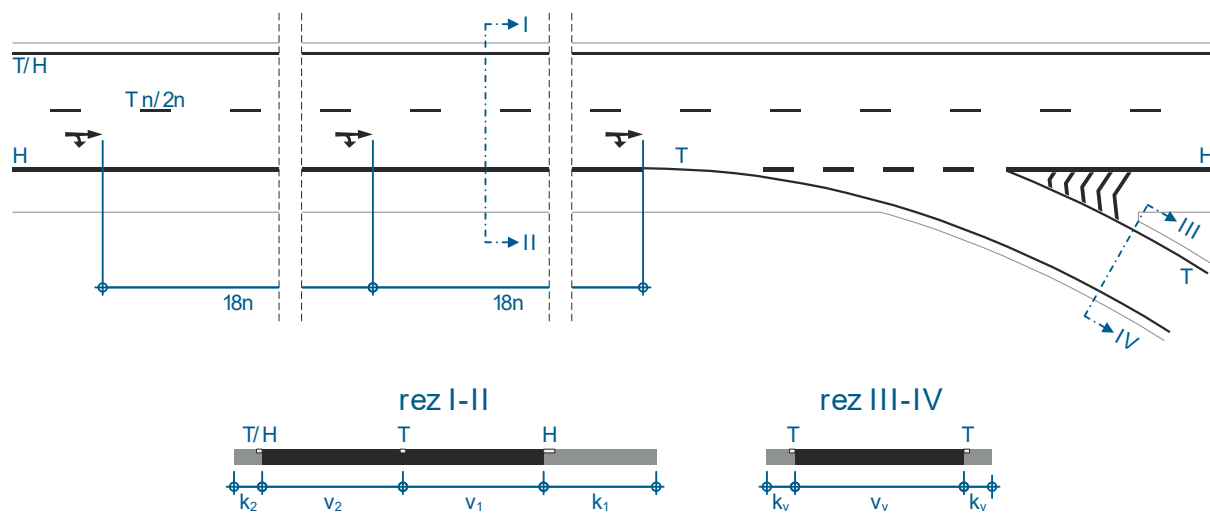


Obrázok 55: Výjazd s 1 odbočovacím pruhom na 3-pruhovej vozovke

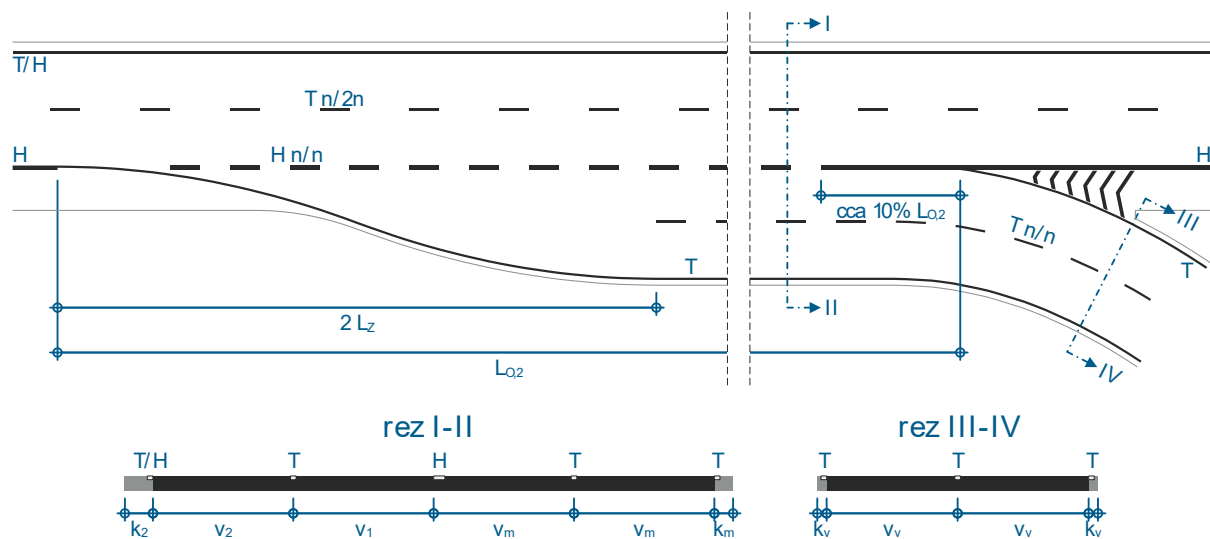


Ak je vo vetve plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy I-II a III-IV.

Obrázok 56: Výjazd s 1 odbočovacím pruhom a pridaným klinovým odbočením

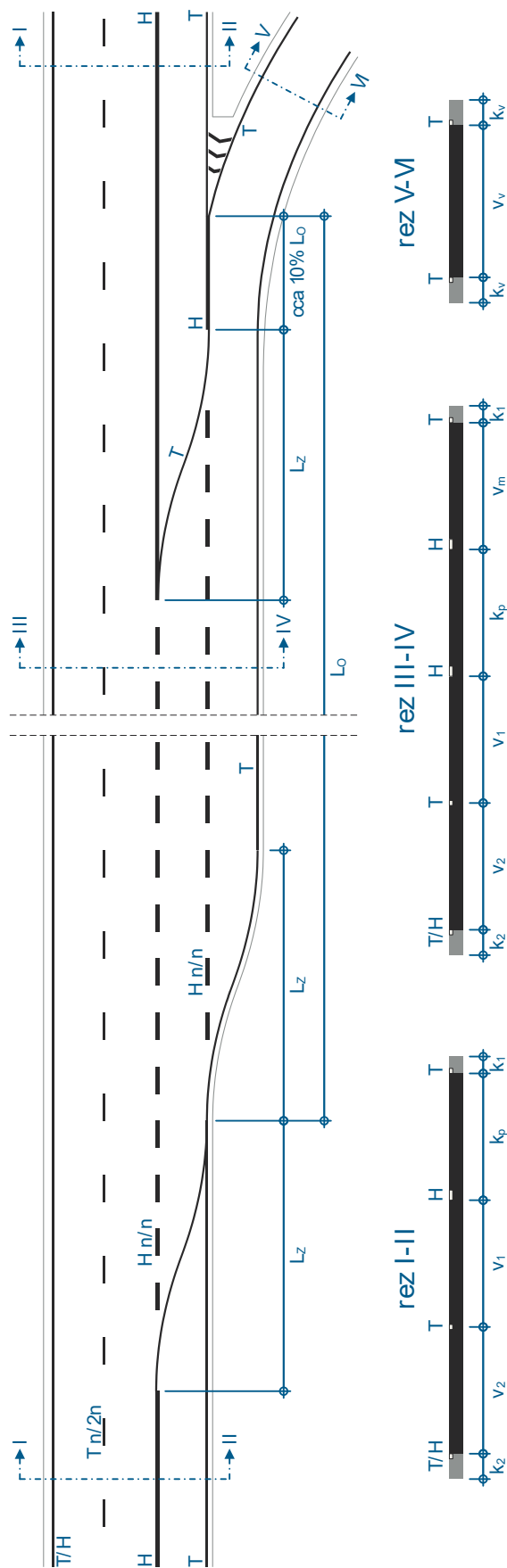


Obrázok 57: Výjazd s klinovým odbočením

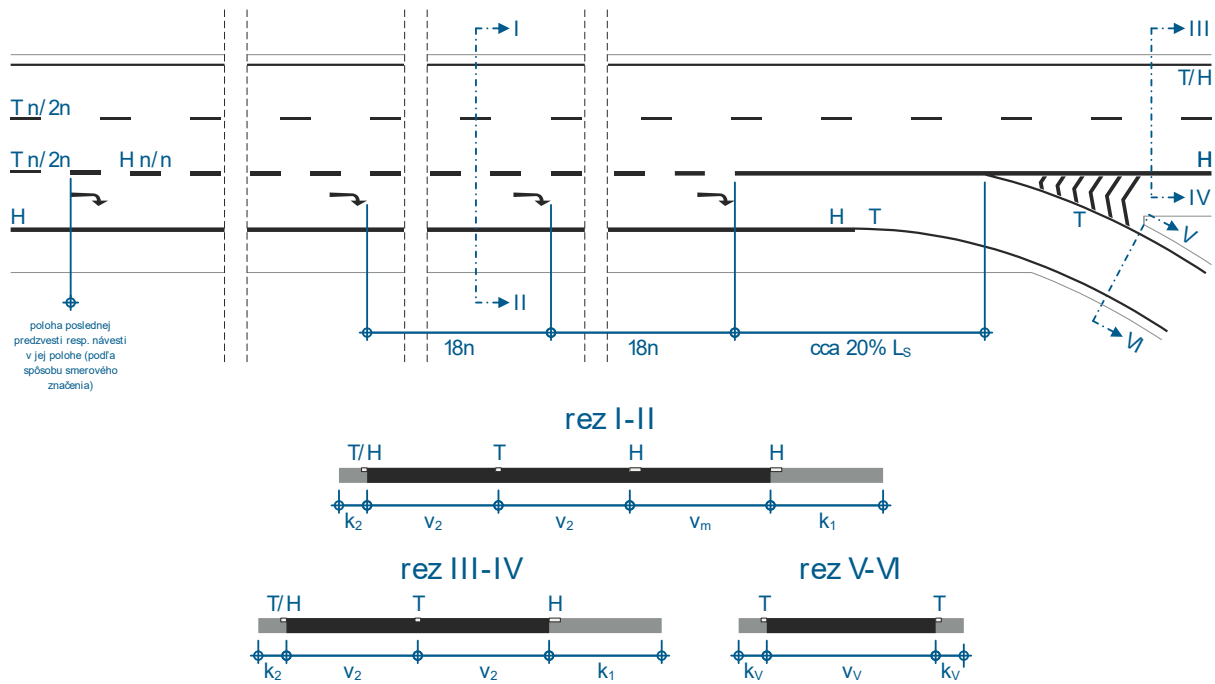


Ak sú jazdné pruhy vetvy určené pre rôzne smery jazdy a toto rozdelenie je vyznačené na smerovej návesti (v polohe na konci rozvinutia odbočovacieho pruhu), vyznačuje sa medzi oboma odbočovacími pruhmi a vo vetve čiara H n/n namiesto T n/n. Ak je vo vetve plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy I-II a III-IV.

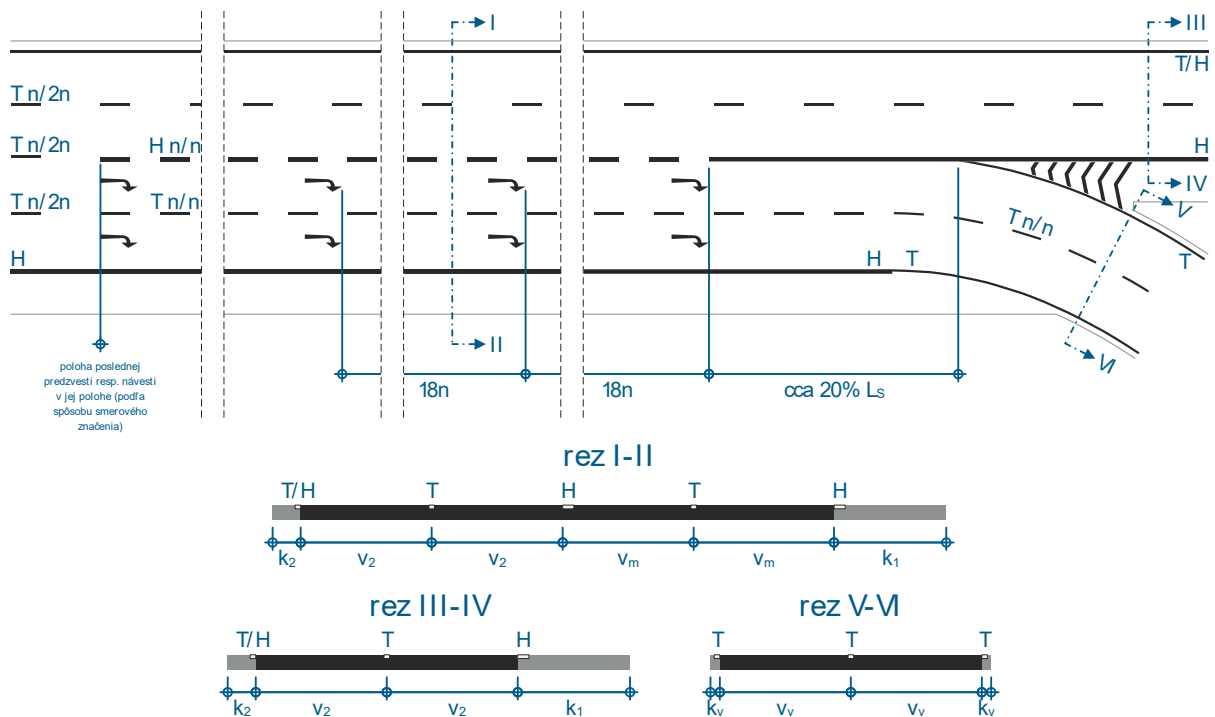
Obrázok 58: Výjazd s 2 odbočovacími pruhmi



Obrázok 59: Výjazd v úseku s riadenou jazdou po krajnici



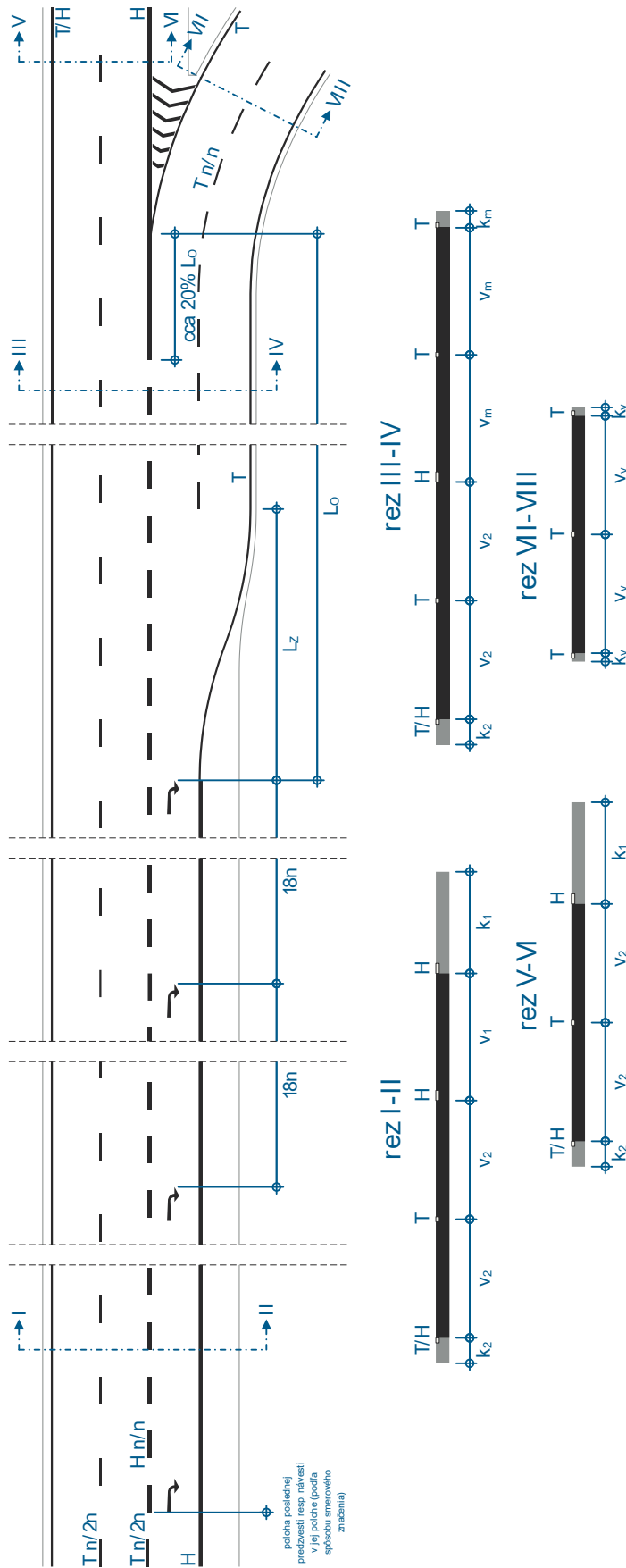
Obrázok 60: Subtrakcia jedného jazdného pruhu



Ak sú jazdné pruhy vetvy určené pre rôzne smery jazdy a toto rozdelenie je vyznačené na smerovej návesti (v polohe na konci rozvinutia odbočovacieho pruhu), vyznačuje sa medzi oboma odbočovacími pruhmi a vo vetve čiara H n/n namiesto T n/n.

Ak je vo vetve plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rez V-VI.

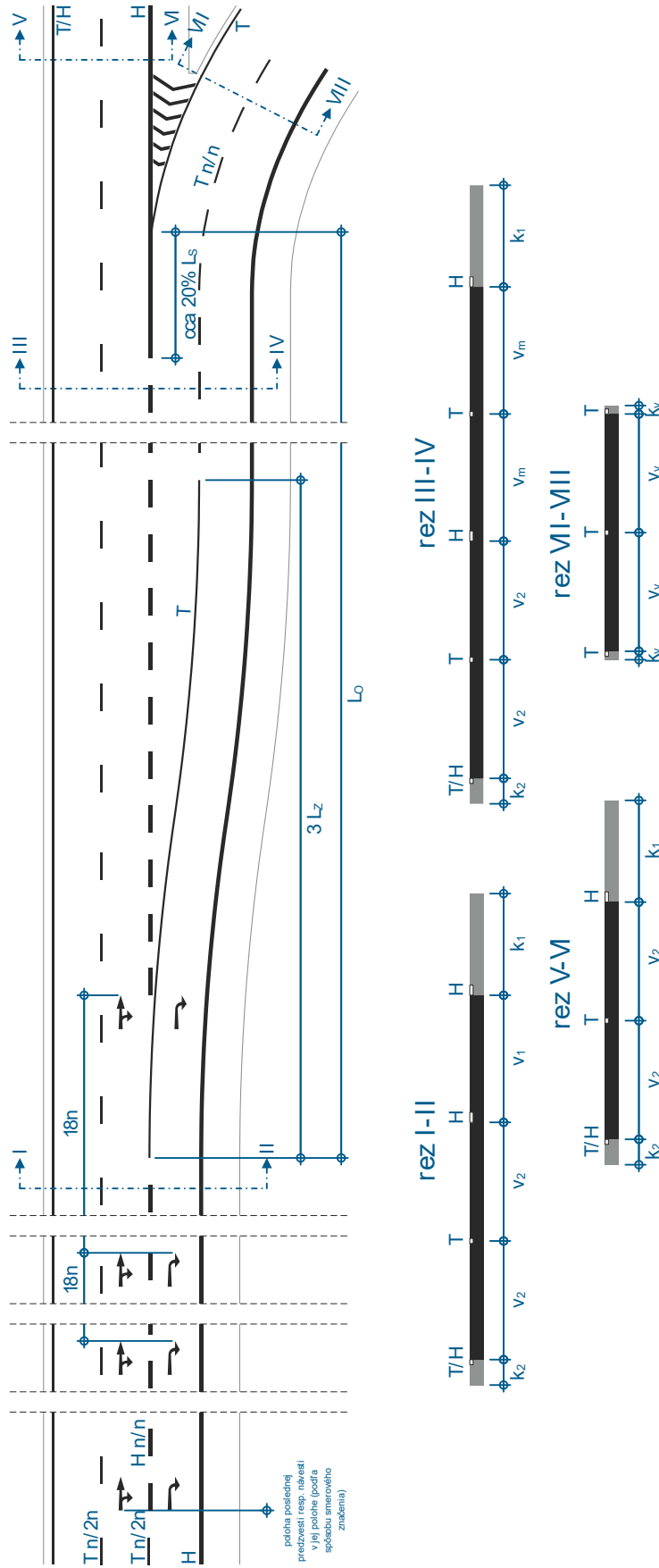
Obrázok 61: Subtrakcia dvoch jazdných pruhov – spoločný smer/smery jazdy cez vetvu



Obrázok 62: Subtrakcia jedného jazdného pruhu s pridaným odbočovacím pruhom

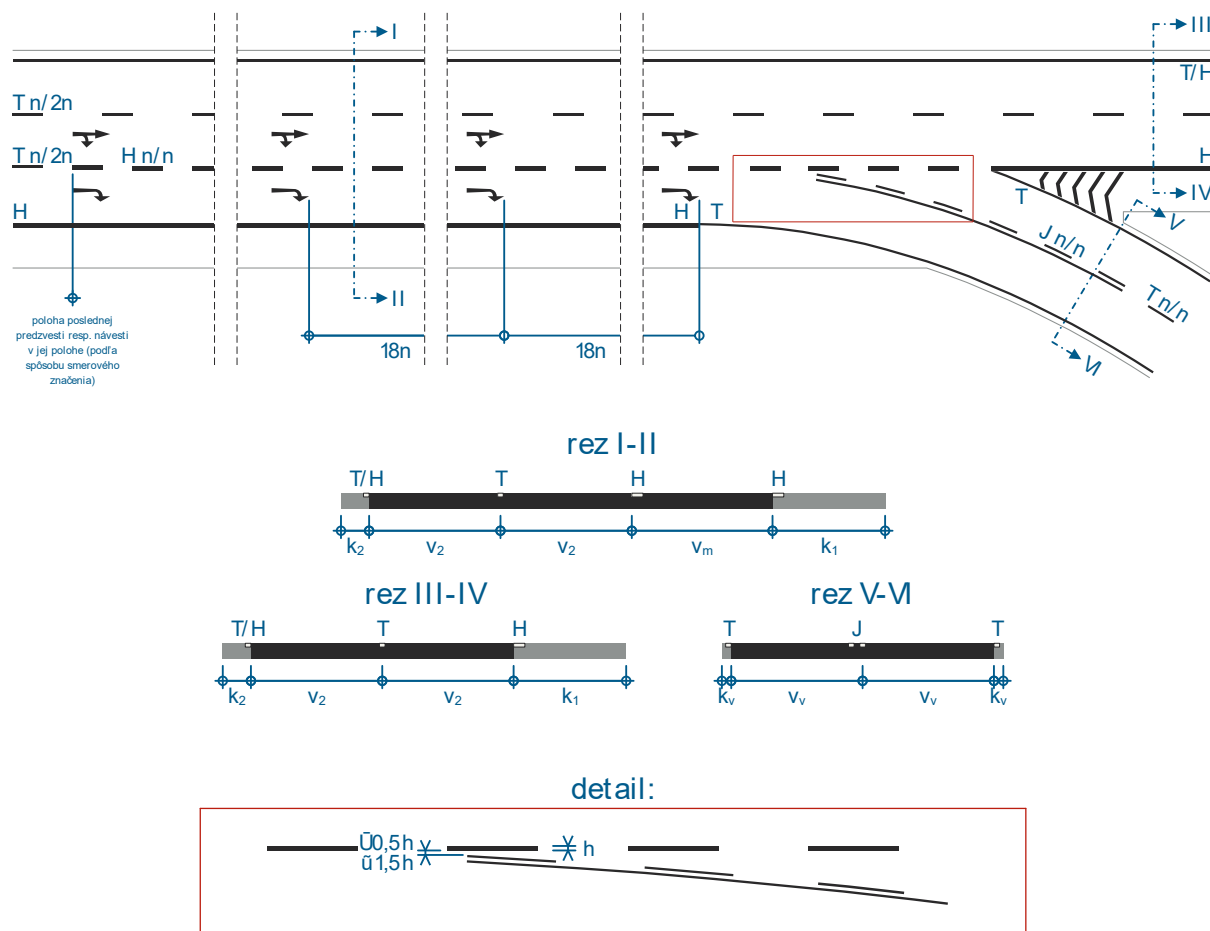
Ak sú jazdné pruhy určené pre rôzne smery jazdy a toto rozdelenie je vyznačené na smerovej návěsti (v polohe na konci rozvinutia odbočovacieho pruhu), vyznačuje sa medzi oboma odbočovacími pruhmi a vo vetve čiarou  $H n/n$  namiesto  $T n/n$ .

Ak je vo vetve plnohodnotný pruh na nůdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy III-IV a VI-VII.



Obrázok 63: Združená subtrakcia

Ak sa vo vetve nenachádza plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy III-IV a VI-VII.



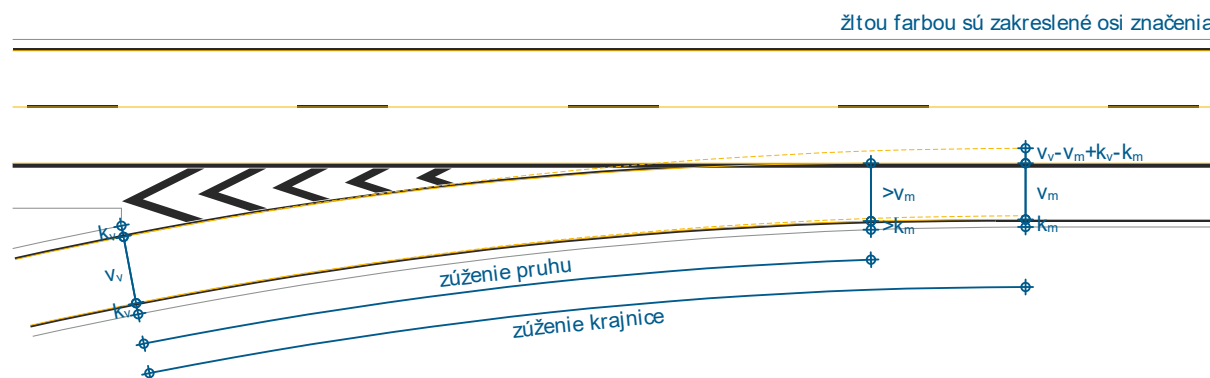
Ak je vo vetve plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rez V-VI.

Obrázok 64: Klinová subtrakcia

#### 4.2.5 Vjazdy

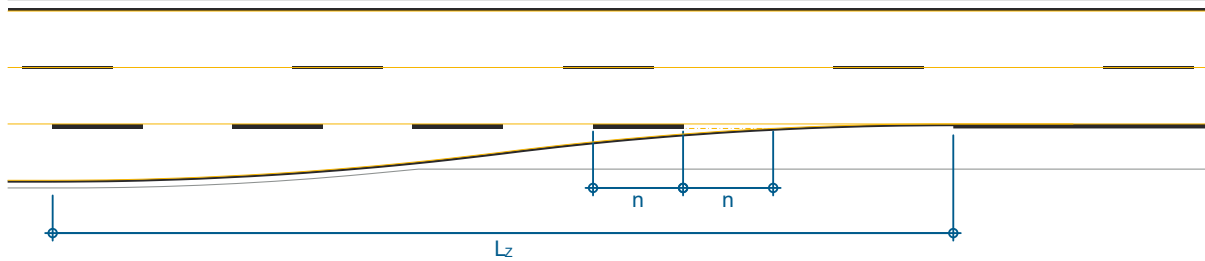
Spôsob spojenia jazdného pruhu vo vetve k priebežnému a jeho zúženie na šírku pripájacieho pruhu špecifikuje obrázok 65. Spôsob značenia ukončenia pripájacieho pruhu špecifikuje obrázok 66.

Tabuľka 14 zhŕňa jednotlivé typy vjazdov a uvádza odkazy na obrázky, ktoré špecifikujú spôsob použitia vodorovných dopravných značiek pre jednotlivé typy vjazdov. Iné vodorovné dopravné značky, ako sú uvedené na príslušných obrázkoch, sa v priestore vjazdu a v jeho blízkom okolí nevyznačujú.



Obrázok 65: Spojenie pruhu vo vetve s priebežným a jeho zúženie na šírku pripájacieho pruhu

žltou farbou sú zakreslené osi značenia



Obrázok 66: Ukončenie pripájacieho pruhu

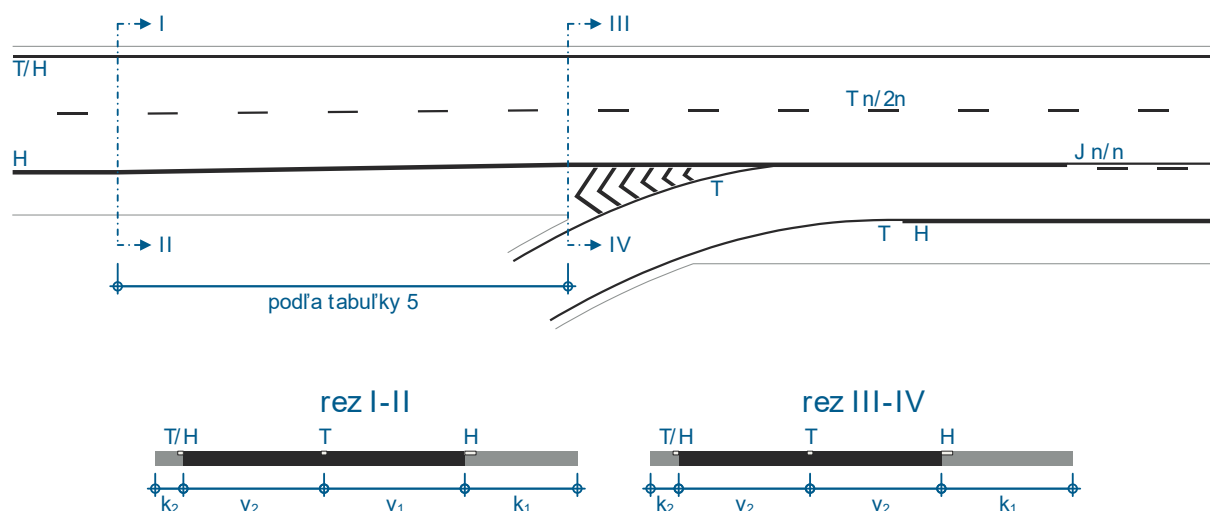
Tabuľka 14: Druhy vjazdov a spôsob ich vyznačenia vodoravnými značkami

Typ	Popis	Schéma
N1	vjazd s 1 pripájacím pruhom	Obrázok 68 a Obrázok 69
N2	vjazd s 2 pripájacími pruhmi	Obrázok 70
N3	vjazd v úseku s riadenou jazdou po krajnici	Obrázok 71
N4	adícia 1 jazdného pruhu	Obrázok 72
N5	adícia 2 jazdných pruhov	Obrázok 73
N6	adícia 1 jazdného pruhu + pripájací pruh	Obrázok 74

Pripojenie viac ako 2 pripájacích pruhov, z ktorých sa ani jeden nemení na priebežný, spravidla nemá opodstatnenie. Ak výnimočne zanikajú viac ako 2 pripájacie pruhy, nesmú sa ukončiť na jednom mieste: vždy sa smie ukončiť naraz len 1 pripájací pruh a medzi jednotlivými ukončeniami musí byť vzdialenosť  $\geq L_A$  (analogicky ako vjazd typ N2).

Vjazdy typov N4 až N7 obsahujú pruhovú adíciu. Tou vo väčšine prípadov vzniká troj- alebo viacpruhová vozovka, kde je typicky pravý jazdný pruh širší ako zostávajúce jazdné pruhy. Keďže širší pravý pruh v adícii vniká pripojením, je potrebné pred takýmto vjazdom upraviť (zúžiť) šírky jazdných pruhov. Zúženie sa vyznačí najneskôr pred fyzickým spojením vetvy a hlavného pásu resp. pred začiatkom vyšrafovaného priestoru. Spôsob zúženia špecifikuje obrázok 67.

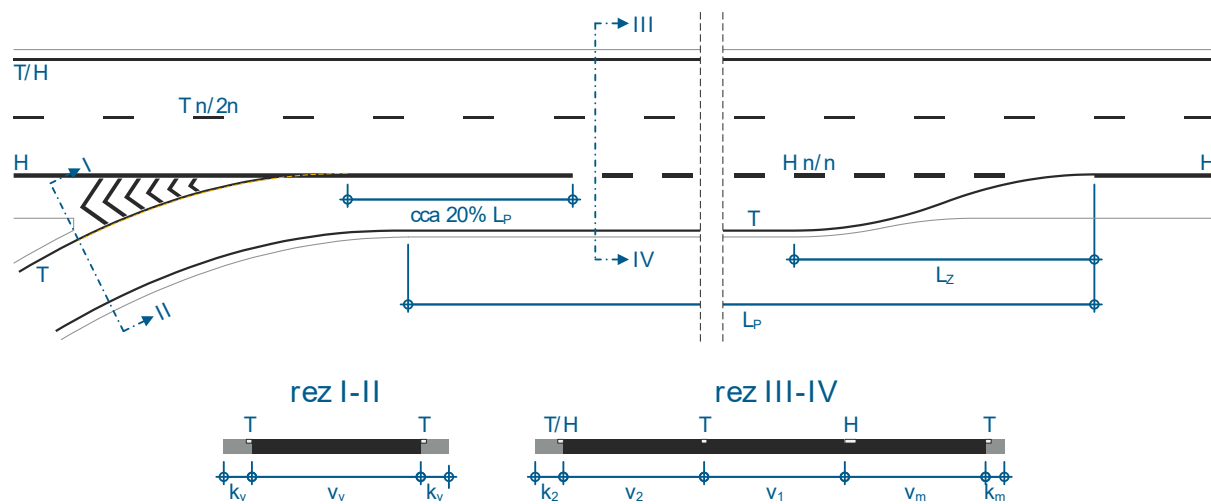
Ak adícia jazdných pruhov nasleduje krátkou za subtrakciou,<sup>18</sup> úprava šírky jazdných pruhov medzi týmito dvoma miestami sa neaplikuje.



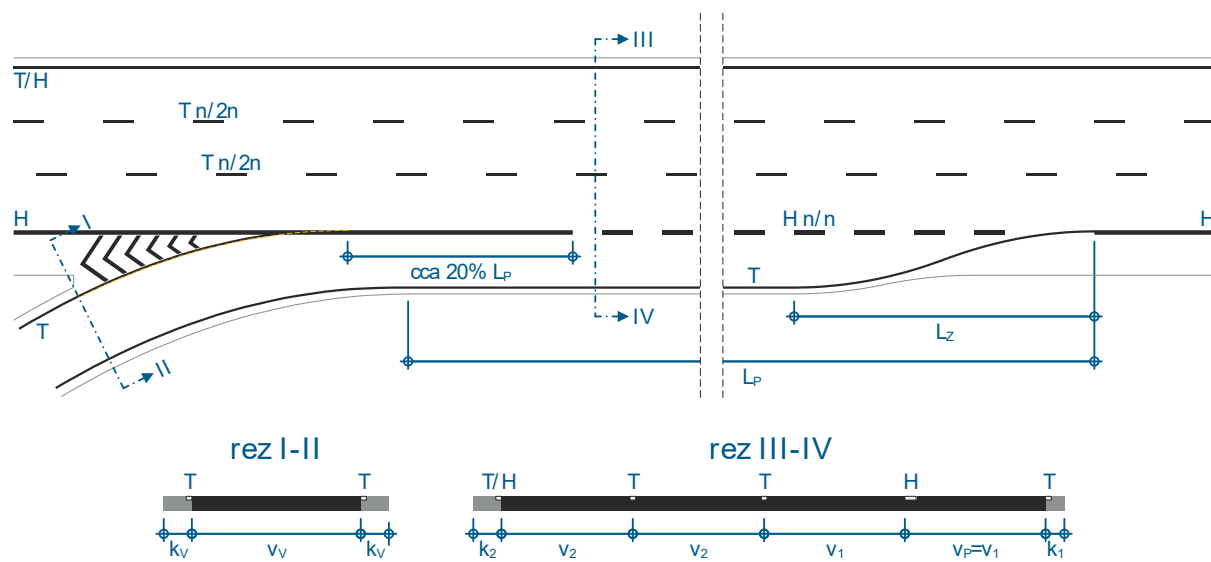
Obrázok 67: Zúženie priebežných jazdných pruhov pred pruhovou adíciou

<sup>18</sup> Ide najmä o riešenie diaľničných uzlov na diaľniciach s 3 a viac jazdnými pruhmi v jednom smere premávky, kedy je na začiatku uzla subtrakcia a na konci uzla adícia jazdných pruhov.

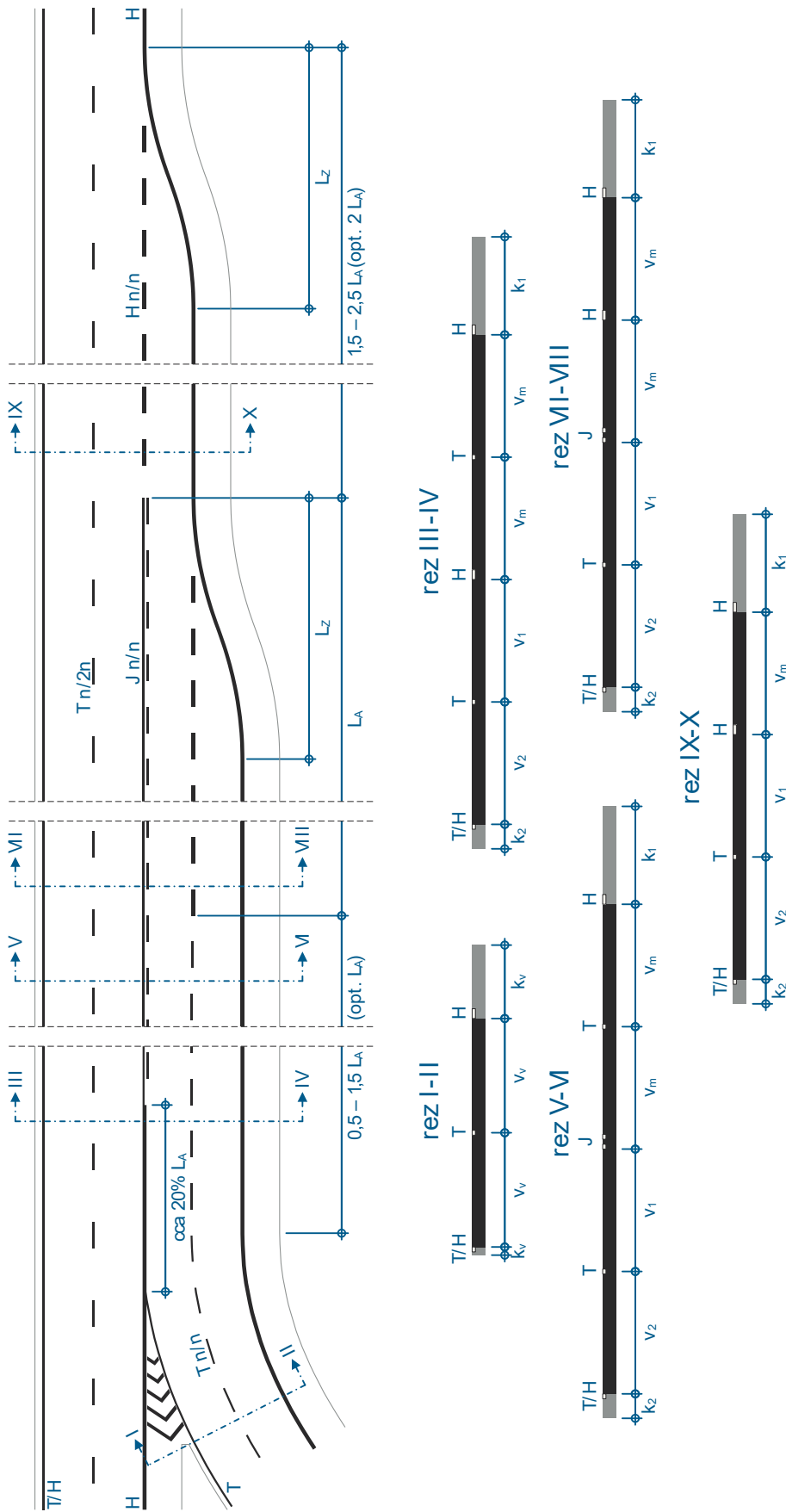




Obrázok 68: Vjazd s 1 pripájacím pruhom na 2-pruhovej vozovke

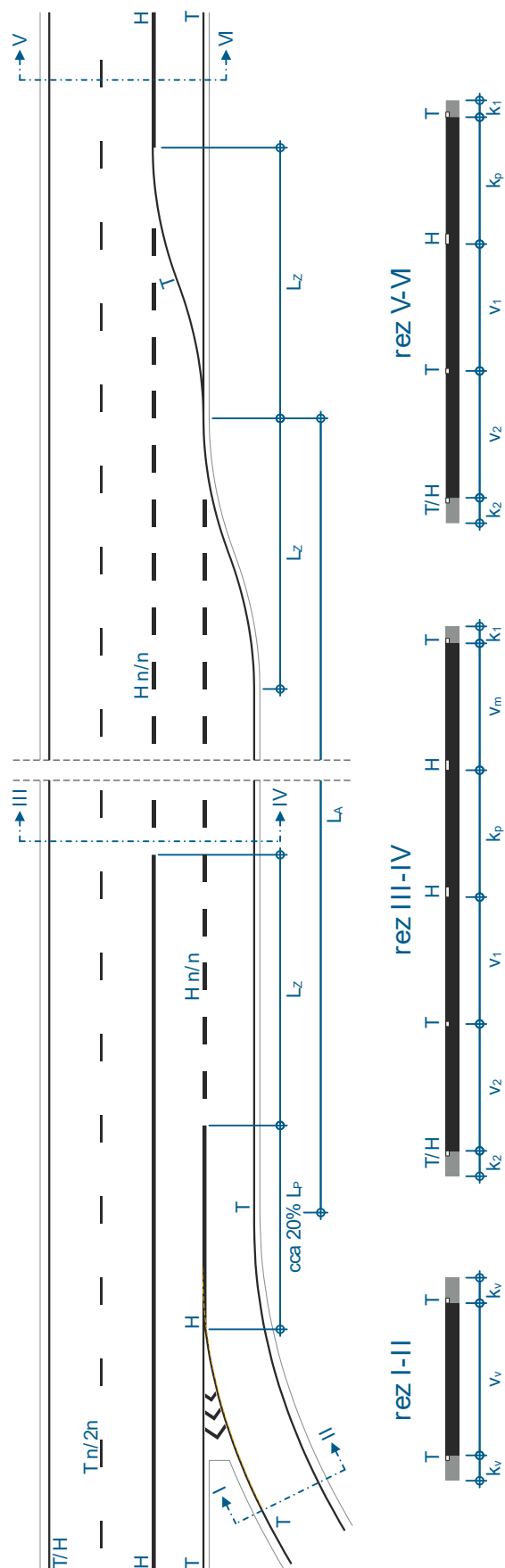


Obrázok 69: Vjazd s 1 pripájacím pruhom na 3-pruhovej vozovke

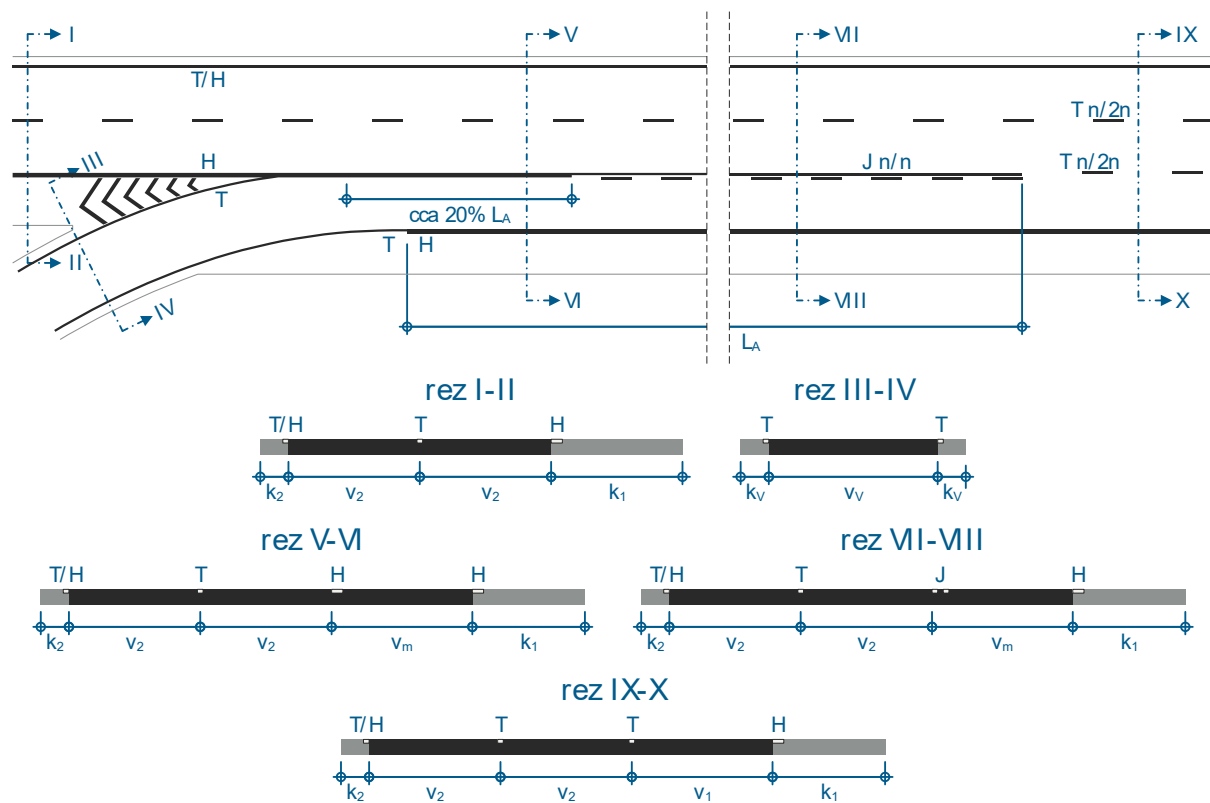


Obrázok 70: Vjazd s 2 pripájacími pruhmi

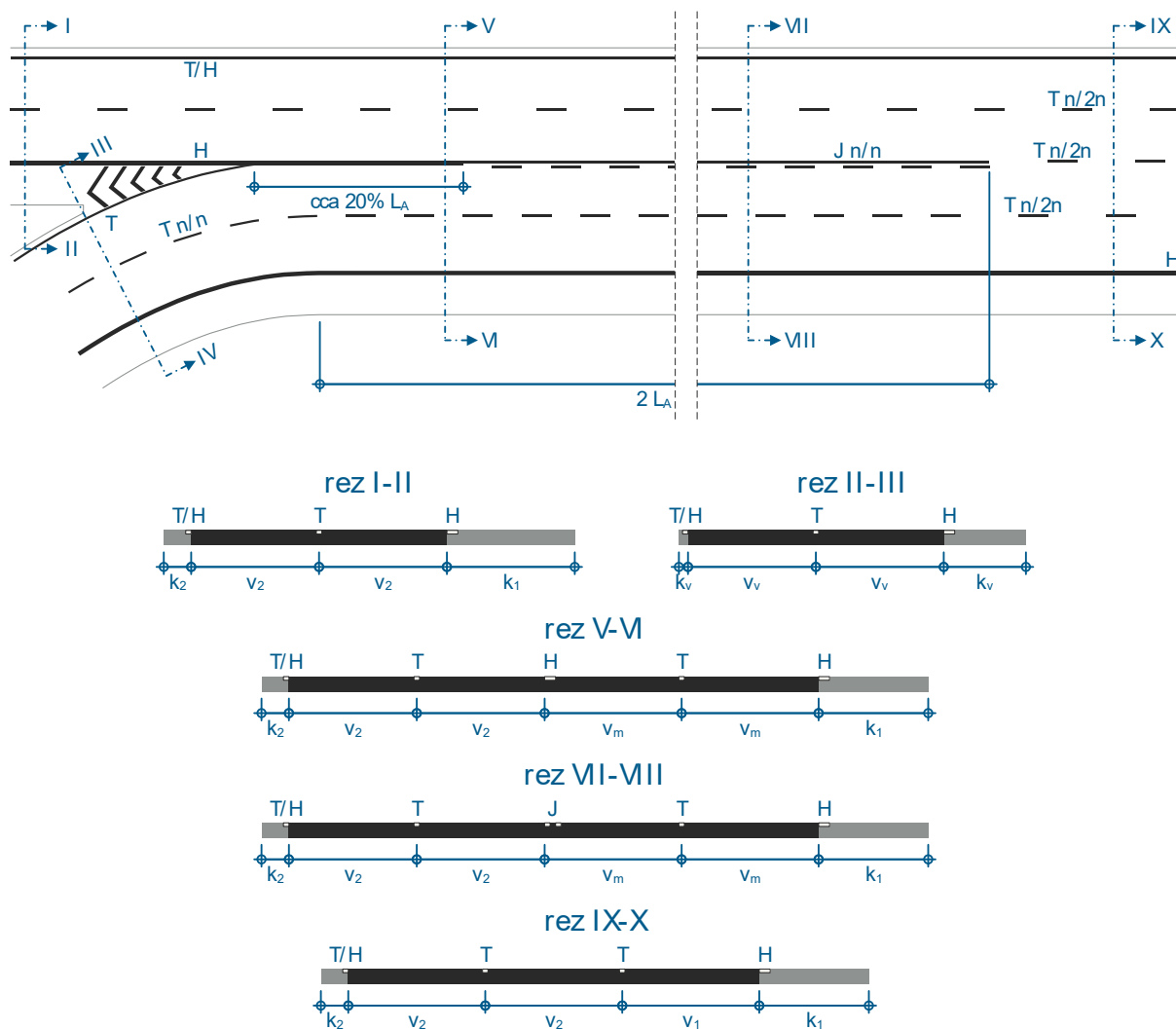
Ak sa vo vetve nenachádza plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy I-II až IX-X.



Obrázok 71: Vjazd v úseku s riadenou jazdou po krajnici

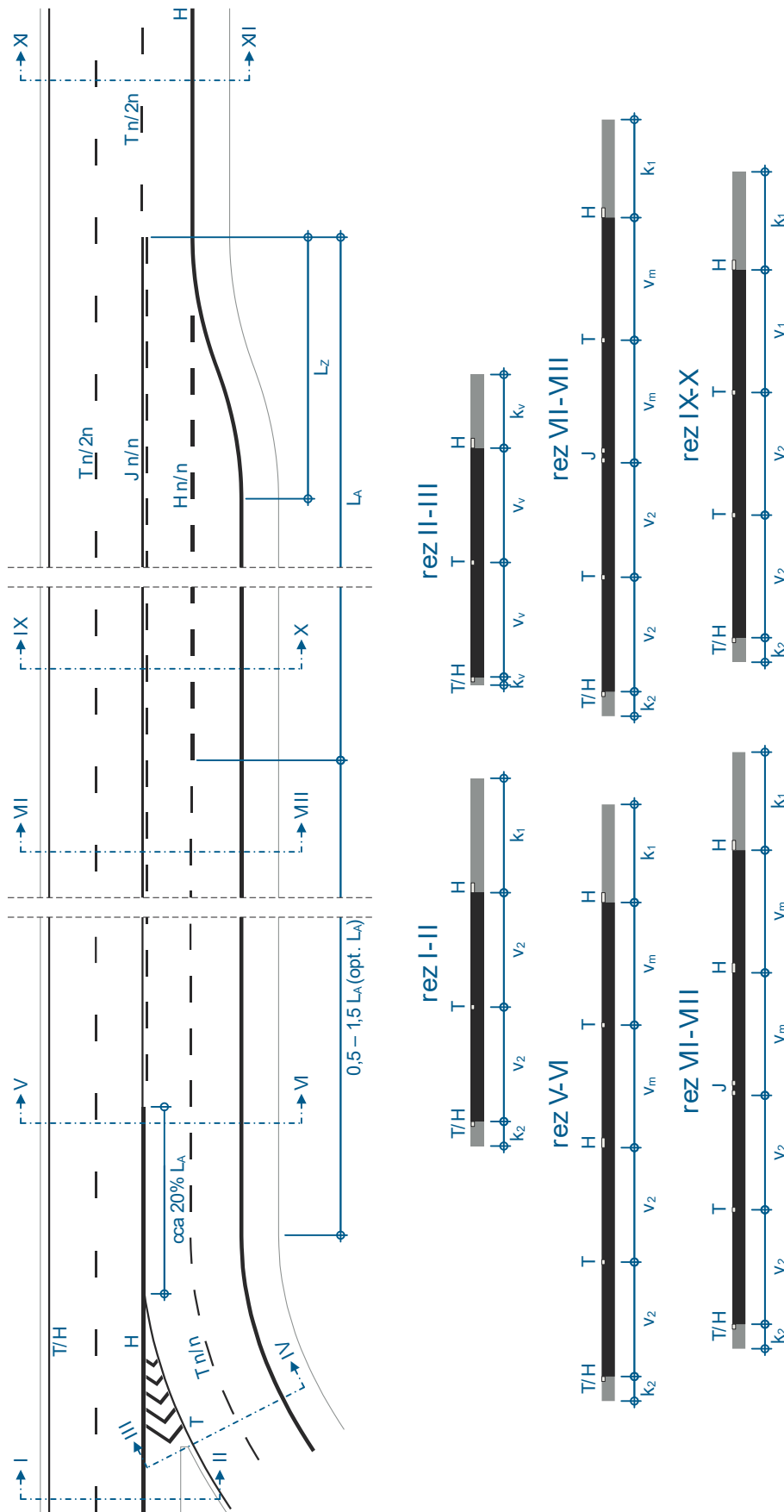


Obrázok 72: Adícia jedného jazdného pruhu



Ak sa vo vetve nenachádza plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy III-IV až XI-XI.

Obrázok 73: Adícia dvoch jazdných pruhov



Obrázok 74: Adícia jedného jazdného pruhu + pripájací pruh

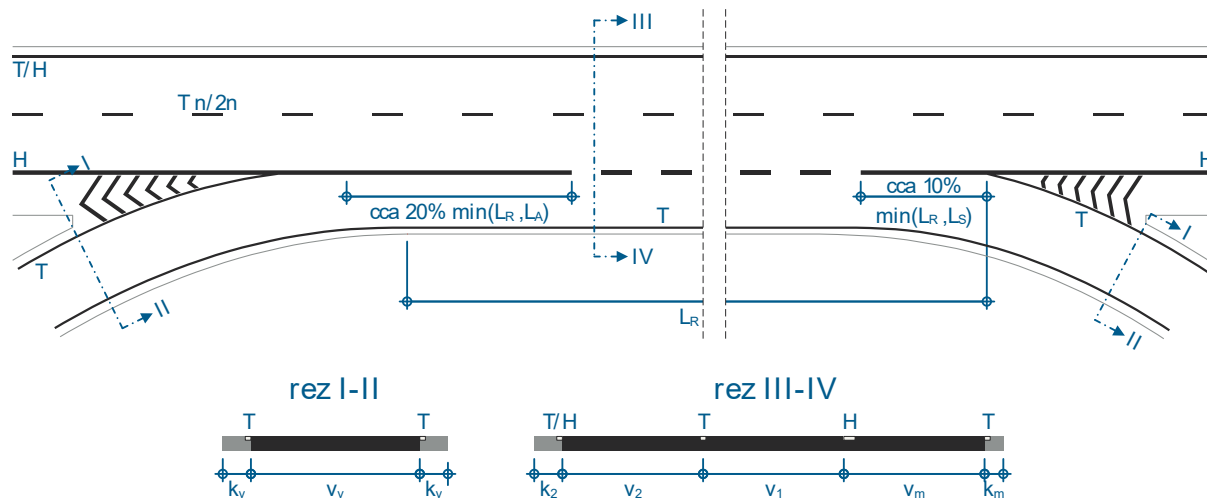
Ak sa vo vetve nenachádza plnohodnotný pruh na núdzové zastavenie, treba zodpovedajúco upraviť rezy III-IV až XI-XII.

### 4.2.6 Prieplety

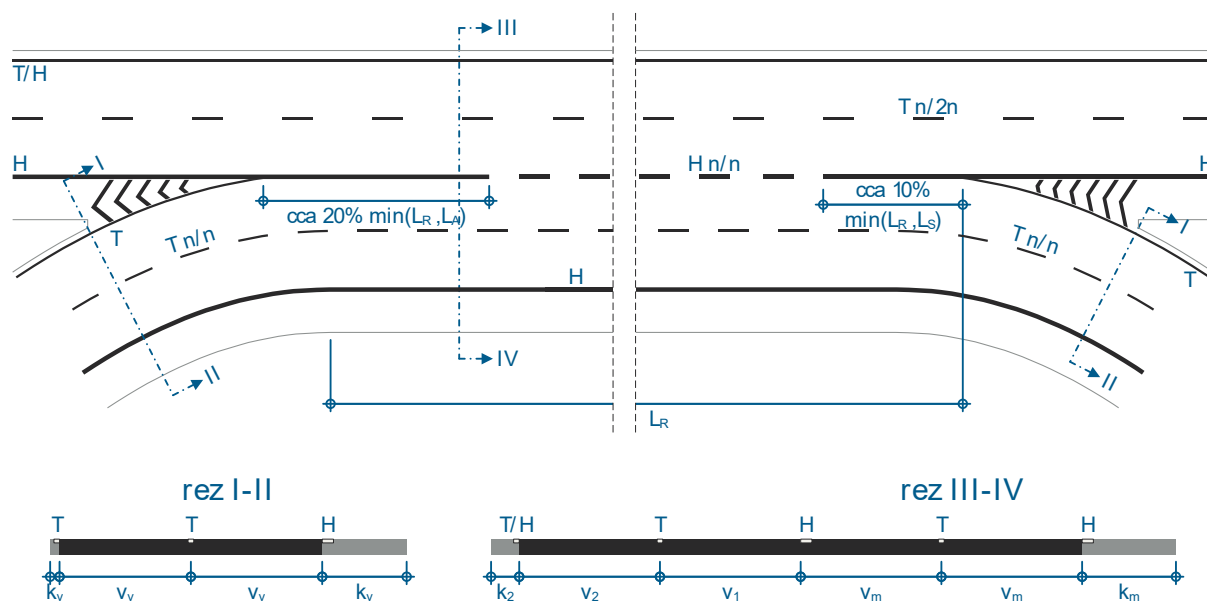
Prieplet je v zásade kombináciou pruhovej adície a následnej pruhovej subtrakcie v krátkej vzdialenosti od seba.

Vodorovné značenie je analogické, avšak s tým rozdielom, že na oddelenie priebežných a manévrovacích pruhov sa nepoužíva jednostranná prerušovaná čiara.

Vzory značenia priepletových úsekov uvádzajú obrázok 75 a obrázok 76.



Obrázok 75: Priepletový úsek s jedným manévrovacím pruhom



Ak sú jazdné pruhy vetvy určené pre rôzne smery jazdy a toto rozdelenie je vyznačené na smerovej návěsti, vyznačuje sa medzi oboma manévrovacími pruhmi v prieplete a vo výjazdovej vetve čiara H n/n namiesto T n/n.

Ak vo vetvách a v prieplete nie je plnohodnotný núdzový pruh, treba zodpovedajúco upraviť rezy I-II a III-IV.

Obrázok 76: Priepletový úsek s dvoma manévrovacími pruhmi

### 4.3 Vetvy

#### 4.3.1 Vyznačovanie jazdných pruhov

Značenie jazdných pruhov v spojovacích vetvách je vzhľadom na ich funkciu a charakter mierne odlišné od značenia jazdných pruhov medzi uzlovými bodmi..

Podľa spôsobu vyznačovania VDZ sa rozlišujú 4 typy spojovacích vetiev:

- jednopruhovú jednosmernú,
- dvoj- alebo viacpruhovú jednosmernú,
- dvoj- alebo viacpruhovú obojsmernú.

Obojsmerné jednopruhovú vetvy sa nesmú vyznačovať.

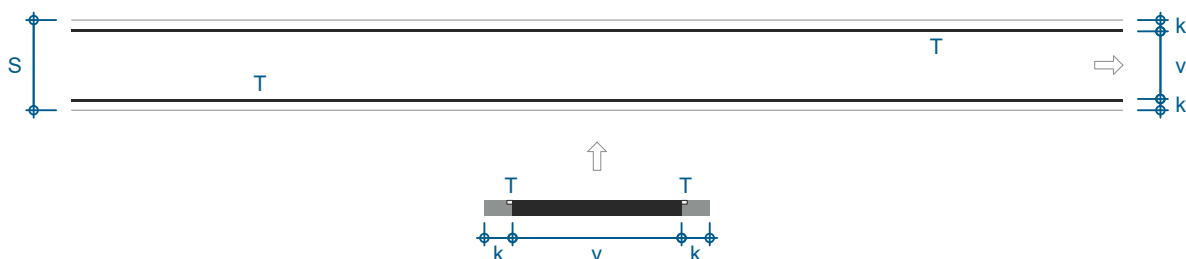
Na obojsmerných vetvách sa zásadne nevyznačuje núdzový pruh.

#### 4.3.2 Jednopruhovú jednosmernú vetvy

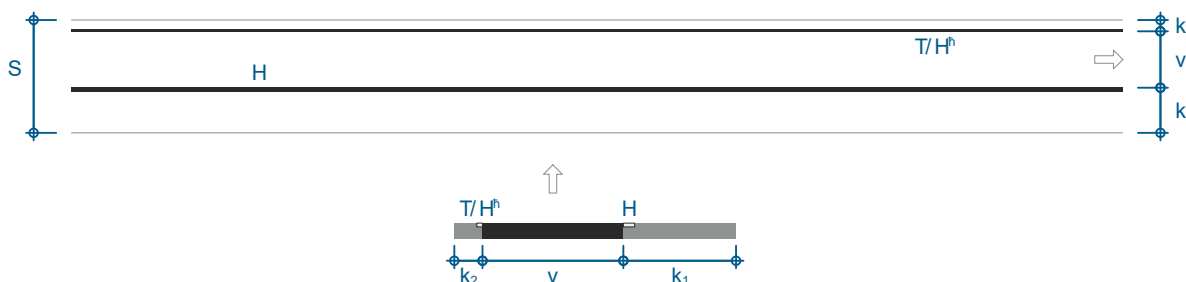
Okrajové čiary sa vyznačujú iba aj je celková šírka  $S \geq 5,50$  m.<sup>19</sup>

Ak sa majú vyznačiť okrajové čiary v obci (pozri 3.1.4.1), smú sa vyznačiť už pri celkovej šírke  $S \geq 4,50$  m.

Núdzový pruh sa na jednoduchej jednopruhovú vetve, ktorá sa nerozdeľuje, nevchádza do priepletov atď. spravidla nevyznačuje; iba ak je stavebne nadmerne široká ( $\geq 7,50$  m), vyznačuje sa núdzový pruh aj na takejto vetve. Na jednopruhovú vetve, ktorá sa ďalej v rámci uzlového bodu rozdeľuje na samostatné vetvy, resp. sa spája s inými vetvami atď., sa núdzový pruh spravidla vyznačuje, okrem prípadov nedostatočnej stavebnej šírky ( $< 6,50$  m).



Obrázok 77: Značenie jednopruhovú jednosmernej vetvy bez núdzového pruhu



<sup>h</sup> hrubá čiara sa smie vyznačiť, ak  $k_2 \geq 0,50$  m a musí sa vyznačiť, ak  $k_2 > 1,00$  m

Obrázok 78: Značenie jednopruhovú jednosmernej vetvy s núdzovým pruhom

#### 4.3.3 Dvoj- alebo viacpruhové jednosmerné vetvy

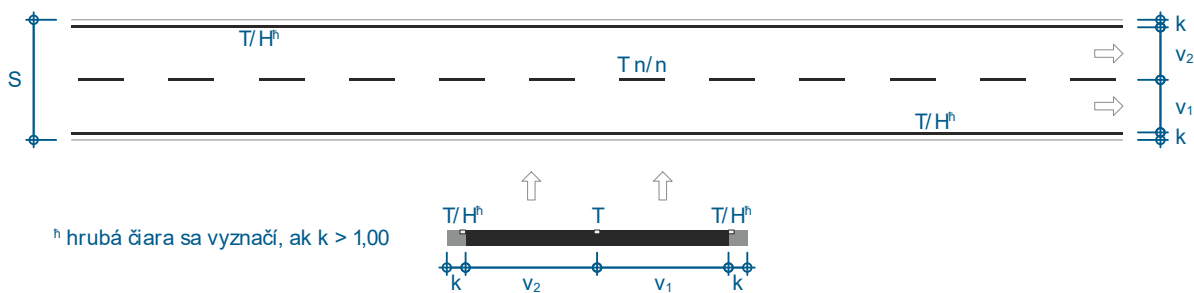
Dvojpruhové resp. viacpruhové vetvy (v zmysle počty všeobecných jazdných pruhov, nie špeciálnych pruhov) sa vyznačujú iba ak ide o dlhé vetvy alebo ak je to potrebné z kapacitných dôvodov; v prípade vyznačenia dvojpruhovej (resp. viacpruhovej) vetvy z kapacitných dôvodov sa 2 alebo viac pruhov musí viesť v celej dĺžke vrátane odbočovacích a pripájacích pruhov v zodpovedajúcom smere alebo smeroch. Za dlhú sa vetva považuje, ak je jej dĺžka na diaľnici a mimo obce  $\geq 500$  m a v obci  $\geq 250$  m.

<sup>19</sup> Na diaľnici sú okrajové čiary povinné. S ohľadom na to sa nemajú na diaľnici vyskytovať vetvy s celkovou šírkou  $S < 5,50$  m. Existujúce diaľnice túto požiadavku spĺňajú.

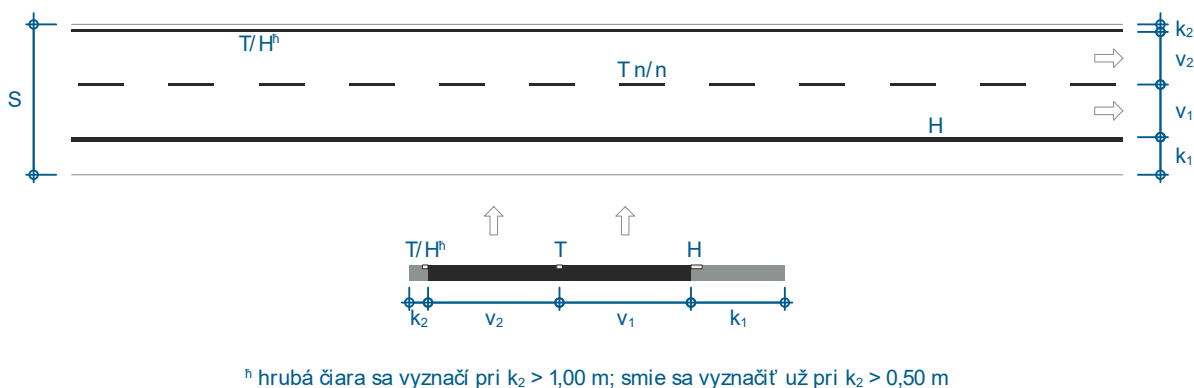


Ak bola vetva stavebne riešená ako 2-pruhová, ale nespĺňa tieto podmienky, vyznačí sa vodorovným značením ako 1-pruhová podľa 4.3.2. To však nevyklučuje vyznačenie špeciálneho pruhu (napr. vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu) na takejto vetve.

Núdzový pruh sa na 2- a viacpruhových vetvách vyznačuje len výnimočne. Vhodný je najmä v prípadoch rýchlych vetiev (priamych, nepriamych) v diaľničných uzloch.



Obrázok 79: Značenie 2-pruhovej jednosmernej vetvy bez núdzového pruhu



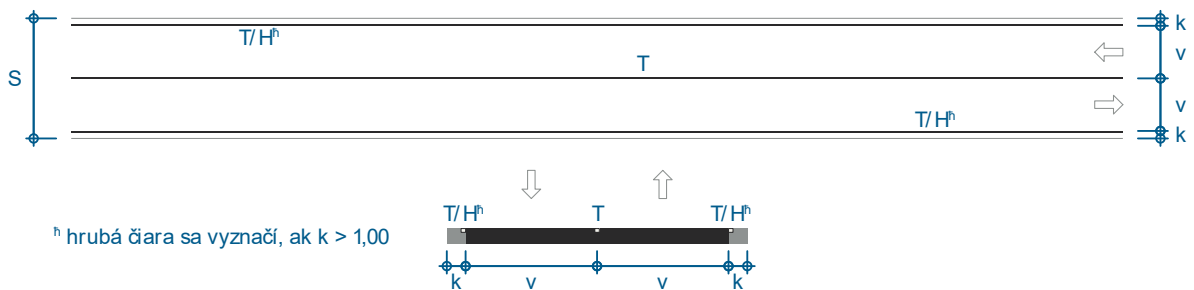
Obrázok 80: Značenie 2-pruhovej jednosmernej vetvy s núdzovým pruhom

#### 4.3.4 Dvoj- alebo viacpruhové obojsmerné vetvy

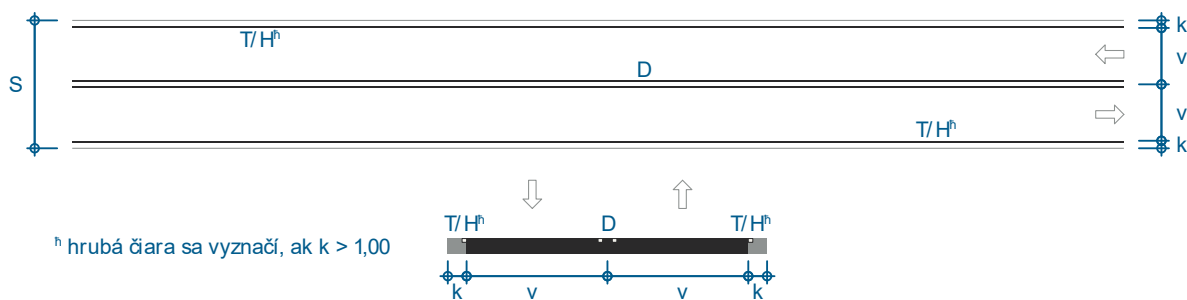
Na obojsmerných vetvách sa vyznačuje dvojité súvislé stredové čiara. Jednoduchá súvislá čiara sa smie vyznačiť iba v prípade, ak celková šírka  $S$  neumožňuje vyznačenie dvojitej čiary.

Na obojsmerných vetvách sa zásadne nevyznačuje núdzový pruh.

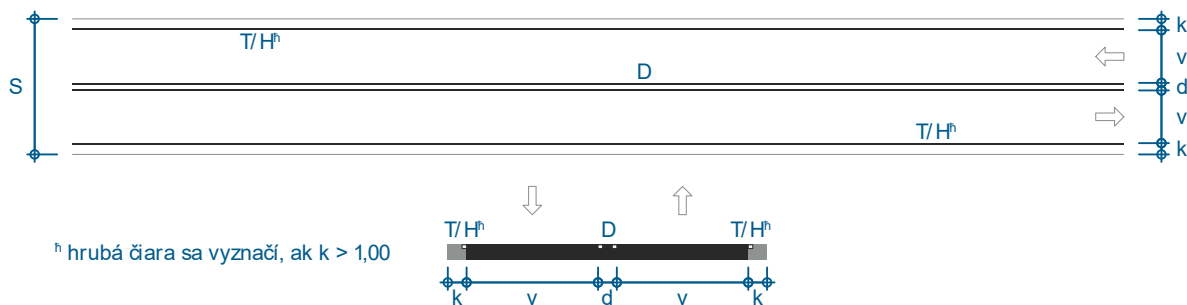
Obojsmerné vetvy sú určitým rizikovým faktorom na vetvách vedúcich z/na diaľnicu alebo obdobnú smerovo rozdelenú cestu s vysokou jazdnou rýchlosťou. S ohľadom na to sa odporúča takúto vetvu rozdeliť zvodidlom na dve jednosmerné vetvy, ak to šírkové pomery dovoľujú – na takto vzniknuté vetvy sa uplatňujú ustanovenia predchádzajúcich článkov o jednosmerných vetvách.



Obrázok 81: Značenie úzkej dvojpruhovej obojsmernej vetvy s jednoduchou stredovou čiarou



Obrázok 82: Značenie dvojpruhovej obojsmernej vetvy s dvojitou stredovou čiarou, bez vymedzeného deliaceho prúžku

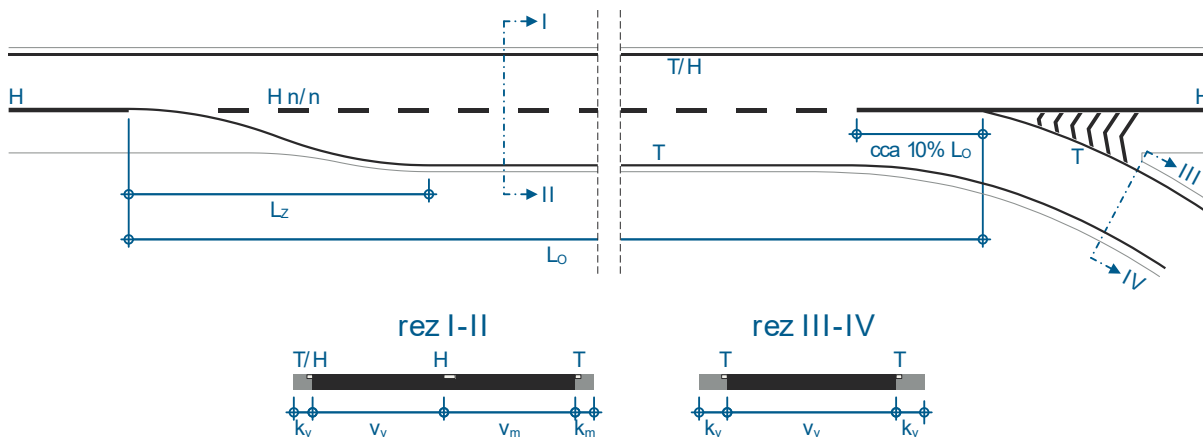


Obrázok 83: Značenie dvojpruhovej obojsmernej vetvy s dvojitou stredovou čiarou, s vymedzeným deliacim prúžkom

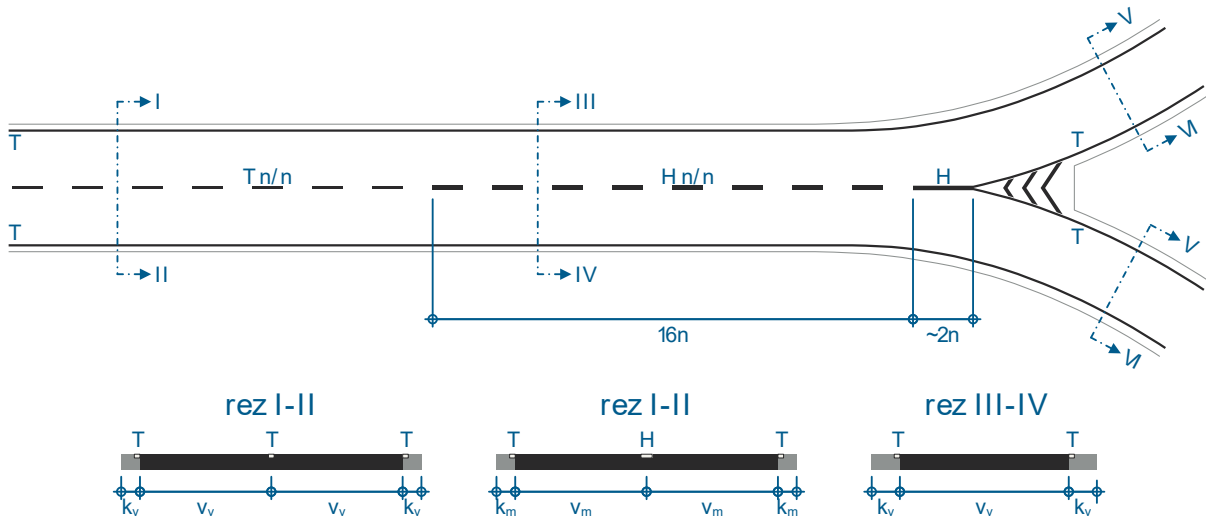
### 4.3.5 Rozdelenie a spojenie vetiev

V zložitejších uzlových bodoch sa môžu rozdeľovať a spájať vetvy, vrátane vzniku priepletov. Značenie takýchto situácií je v zásade zhodné so značením výjazdov, vjazdov a priepletov podľa 4.2.

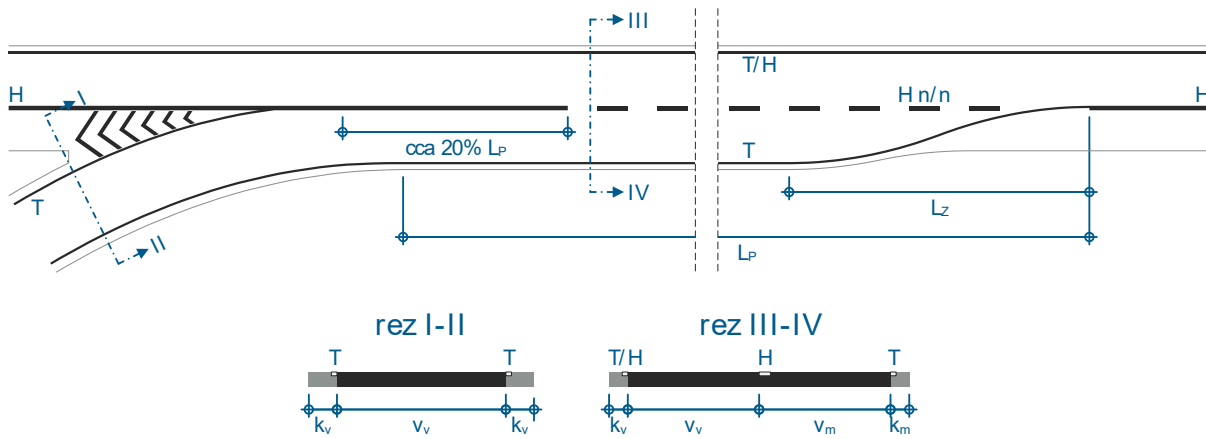
Základné vzory uvádzajú obrázok 84 až obrázok 88.



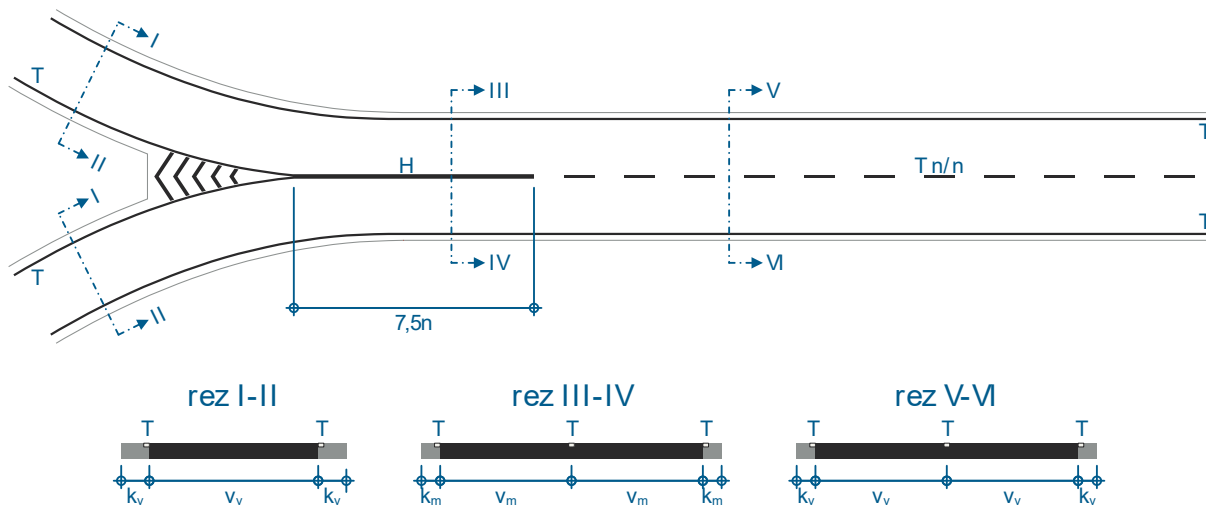
Obrázok 84: Rozdelenie 1-pruhovej vetvy na dve 1-pruhové



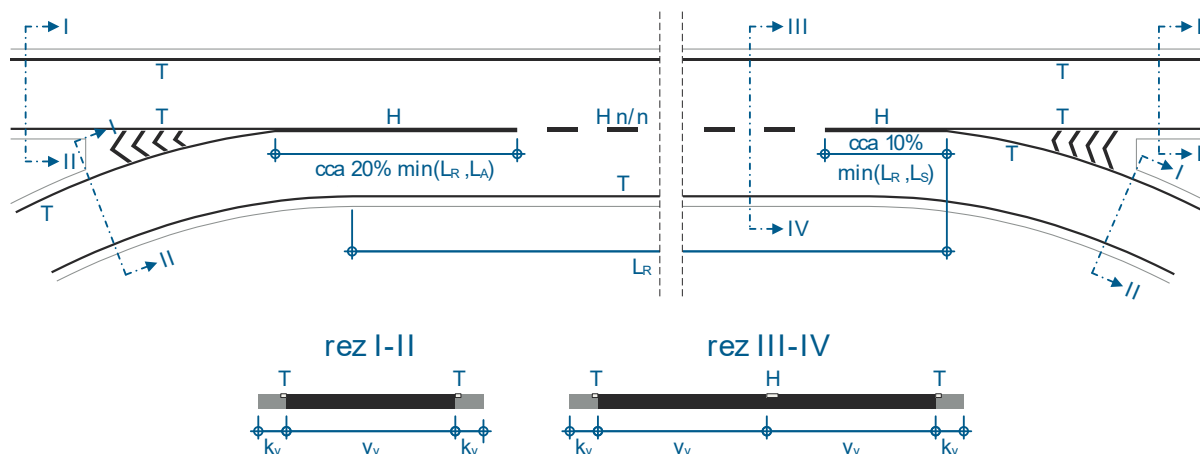
Obrázok 85: Rozdelenie 2-pruhovej vetvy na dve 1-pruhové



Obrázok 86: Spojenie dvoch 1-pruhových vetiev do jednej 1-pruhovej



Obrázok 87: Spojenie dvoch 1-pruhových vetiev do jednej 2-pruhovej



Obrázok 88: Priepletový úsek vo vetvách (2-pruhový)

#### 4.4 Spoločné požiadavky na kolízne križovatky

Vodorovné dopravné značky v kolíznom a semikolíznom priestore:

1. musia reflektovať režim prednosti v jazde na križovatke, priradenie prednosti v jazde jednotlivým cestám a fakt, či je alebo nie je premávka v križovatke riadená, spolu so spôsobom tohto riadenia,
2. nesmú spôsobom svojho vyznačenia alebo zhotovenia vyvolávať dojem inej úpravy prednosti v jazde ako vyplýva zo zvislých dopravných značiek alebo zo svetelných signalizačných zariadení,
3. musia účastníkov cestnej premávky v akomkoľvek rozsiahlejšom kolíznom a semikolíznom priestore zreteľne a jednoznačne viesť a usmerňovať tak, aby sa minimalizovalo riziko omylu,
4. na križovatkách, na ktorých nie je premávka riadená svetelnými signálmi sa STOP čiary a čakacie čiary pre vodičov dávajúcich prednosť v jazde sa musia vždy vyznačiť na takom mieste, z ktorého má vodič nachádzajúci sa 3 metre pred touto čiarou dostatočný rozhľad do kolízneho priestoru a semikolíznych priestorov, predovšetkým na účastníkov cestnej premávky, ktorým je povinný dať prednosť v jazde.

#### 4.5 Križovatky v režime všeobecnej úpravy prednosti

##### 4.5.1 Použitie režimu všeobecnej úpravy

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.

Takáto úprava prednosti v jazde sa smie používať iba ak sú splnené podmienky stanovené v [T3], čl. 2.4.5, napr. približne rovnaký priečny rez, približne rovnaký rozhľad vpravo na všetkých vjazdoch atď. Žiadna z ciest nesmie svojim stavebným prevedením a okolitými prvkami vzbudzovať vo vodičovi dojem, že je významnejšia.

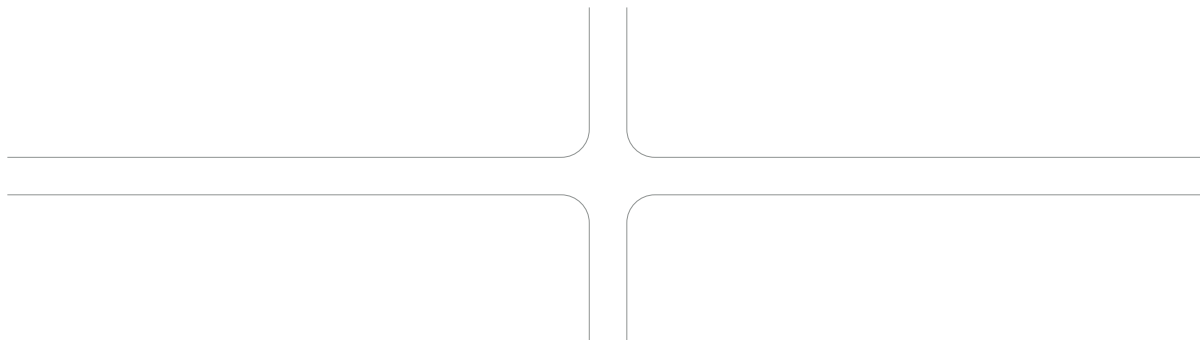
##### 4.5.2 Pozdĺžne čiary

Najtypickejšie použitie režimu prednosti sprava je v upokojených premávkových priestoroch, nakoľko tento režim je tiež jedným z prvkov upokojovania premávky. V takýchto priestoroch sa nemajú, ak na to nie sú osobitné dôvody dané miestnymi pomermi, vyznačovať okrajové ani pruhové čiary. Rovnako, ak sa režim prednosti sprava používa mimo obce, spravidla ide o cesty bez akýchkoľvek pozdĺžnych čiar, prípadne len s vonkajšími okrajovými čiarami bez stredových čiar (pozri 3.1.3.1, značenie typ 1) Základným spôsobom vyznačovania vodorovných dopravných značiek v takýchto križovatkách je preto nevyznačenie žiadnych vodorovných značiek.

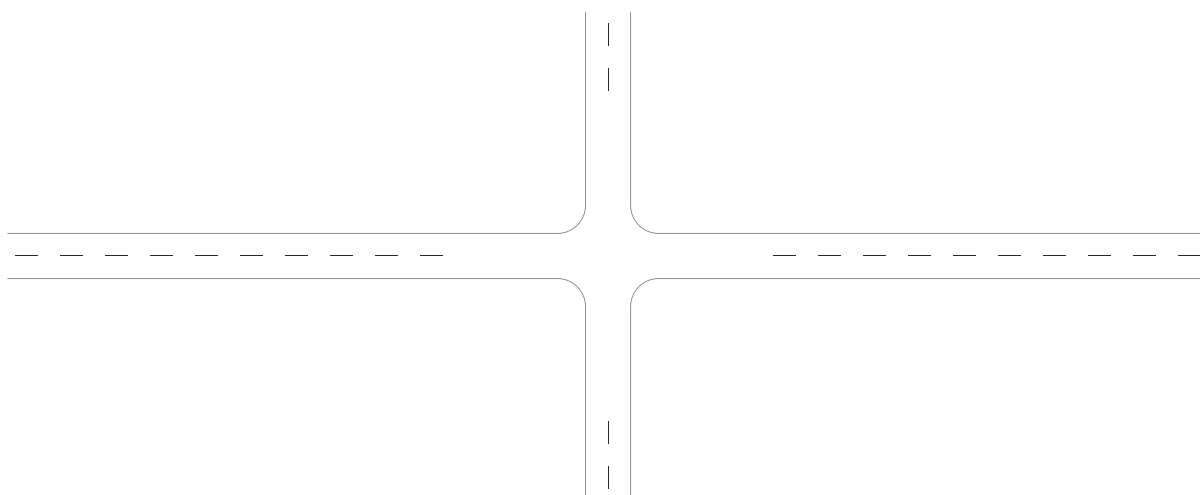
Ak sú na križujúcich sa cestách vyznačené vonkajšie okrajové čiary, tieto sa vyznačujú aj v kolíznom priestore, nesmie sa však v žiadnom smere vyznačiť ich pokračovanie cez kolízny priestor formou vnútorných okrajových čiar.

Ak sú výnimočne na križujúcich sa cestách vyznačené pozdĺžne pruhové čiary, musia sa pruhové čiary v križovatke prerušiť, a to vo vzdialenosti cca 15 m pred hranicou križovatky, mimo obce vo vzdialenosti 30 – 50 m pred hranicou križovatky.

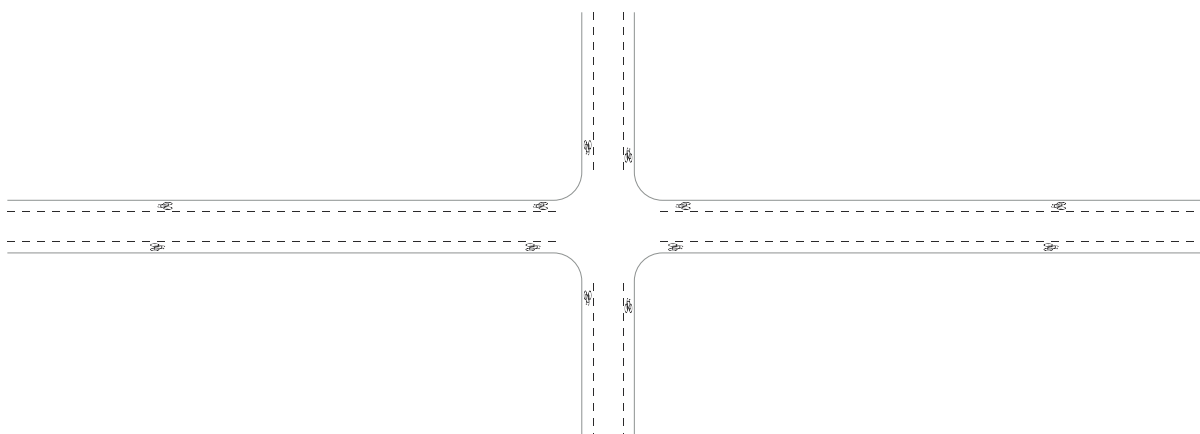
Ak sa na križujúcich sa cestách vyznačujú cyklistické pruhy alebo ochranné pruhy pre cyklistov, tieto sa vedú až ku križovatke, avšak v smere cez križovatku sa prerušia približne na hranici križovatky.



Obrázok 89: Základný režim VDZ na križovatkách s prednosťou sprava – žiadne značky



Obrázok 90: Križovatka s prednosťou sprava – prerušenie pruhových čiar



Obrázok 91: Križovatka s prednosťou sprava – prerušenie ochranného pruhu / cyklistického pruhu

### 4.5.3 Čakacie čiary

Na križovatkách s prednosťou sprava, kde sa križujú cesty bez vyznačených pozdĺžnych čiar, sa čakacie čiary spravidla nevyznačujú. Čakacie čiary sa smú vyznačiť iba výnimočne, najmä ak sú miestne pomery pre vodičov nejednoznačné.

Vyznačenie čakacích čiar môže byť tiež zmysluplné v prípade, že sa na križujúcich cestách vyznačujú pruhové čiary, najmä v kombinácii s cyklistickou infraštruktúrou. V takom prípade sa pruhové čiary neprerušia pred križovatkou, ale vytvorí sa čakací priestor.

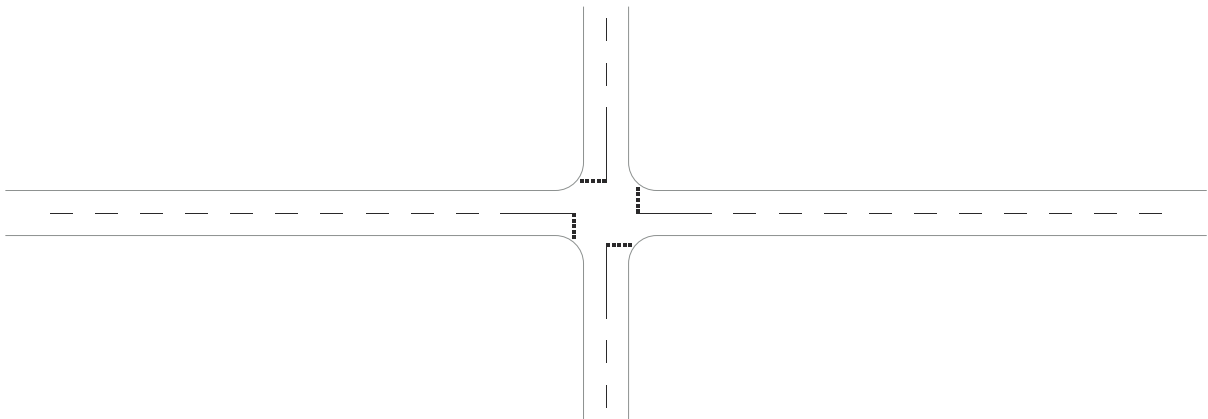
Čakacie čiary v križovatkách s prednosťou sprava sa vyznačujú v tvare štvorcov, pričom na rozdiel od križovatiek s režimom miestnej úpravy prednosti dopravnými značkami sa nevyznačujú až na úrovni križovanej cesty, nakoľko nemajú plniť úlohu vnútornej okrajovej čiar križovanej cesty a takéto vyznačenie by mohlo nepriamo vyvolať dojem odlišného režimu prednosti v jazde. Čakacie čiary sa preto vyznačujú odsadené o  $\geq 2,0$  m, avšak zároveň tak, aby bol zachovaný rozhľad do križovatky smerom vpravo.

**Ak vyznačujú čakacie čiary na križovatke s prednosťou sprava, musia sa vyznačiť na všetkých vjazdoch.**

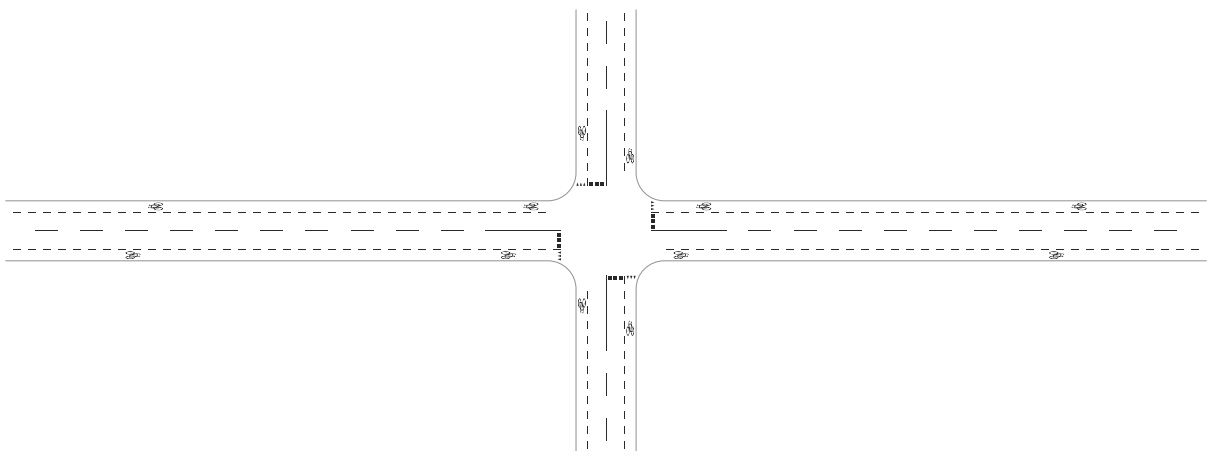
V prípade jednosmerných ciest nejde o vjazd do križovatky, ale výlučne o výjazd z križovatky. Na takomto mieste sa čakacia čiara nesmie vyznačiť.

Ak ide o križovátku len s dvoma vjazdami – čo znamená, že sa križujú dve jednosmerné cesty alebo ide o stykovú križovátku obojsmernej cesty s jednosmernou – nevyznačuje sa čakacia čiara na tom vjazde do križovatky, na ktorom vodič nemá komu dať prednosť v jazde.

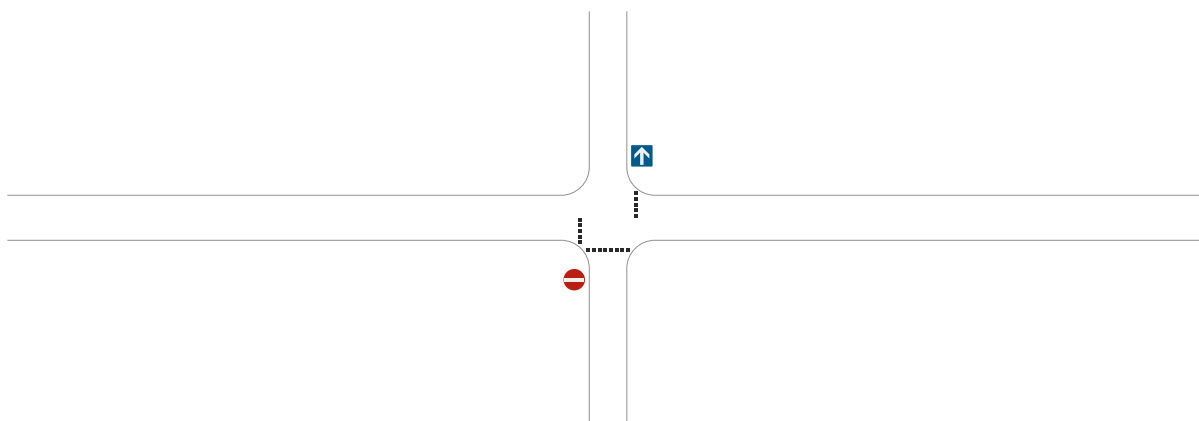
V tejto súvislosti však treba brať osobitný zreteľ na jednosmerné cesty, v ktorých je povolená protismerná premávka cyklistov: takéto cesty sú v konečnom dôsledku obojsmerné (aj keď len pre niektoré vozidlá), preto o nich treba uvažovať ako o ďalšom vjazde do križovatky určenom len pre cyklistov.



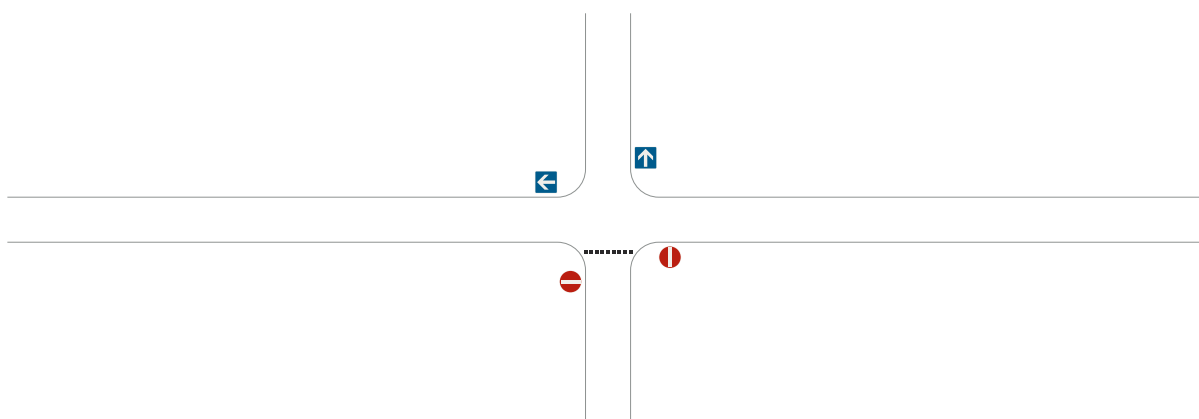
Obrázok 92: Výnimočné vyznačenie čakacích čiar na križovatke s prednosťou sprava



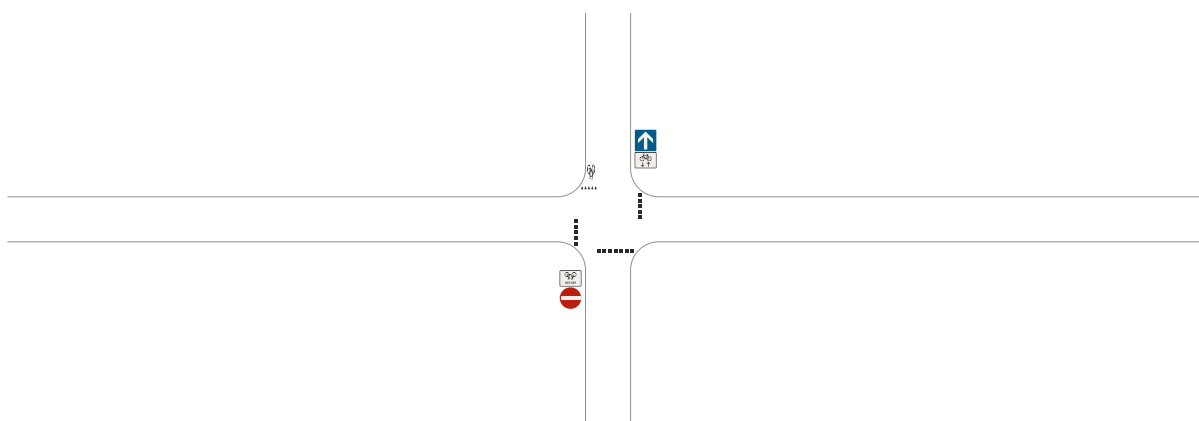
Obrázok 93: Čakacie čiary na križovatke s prednosťou sprava v kombinácii s cyklistickou infraštruktúrou



Obrázok 94: Čakacie čiary v križovatke s prednosťou sprava: vyznačenie výlučne na vjazdoch



Obrázok 95: Čakacie čiary v križovatke s prednosťou sprava: len 2 vjazdy do križovatky (vodič prichádzajúci sprava nemá komu dávať prednosť, preto sa čakacia čiara nevyznačuje).



Obrázok 96: Čakacie čiary v križovatke s prednosťou sprava: riešenie jednosmernej cesty s obojsmernou premávkou cyklistov.

#### 4.5.4 Radenie do jazdných pruhov pred križovatkou

Pred križovatkami s prednosťou sprava sa nesmú na žiadnom vjazde vyznačovať viaceré jazdné pruhy pre rôzne smery jazdy cez križovatkou: na každom vjazde sa smie nachádzať len jeden jazdný pruh.

Tým nie je vylúčené vyznačenie cyklistického pruhu alebo ochranného pruhu pre cyklistov pod podmienkou, že vyznačenie takýchto pruhov nemôže budiť u vodičov dojem, že niektorá z ciest je významnejšia ako iná.

#### 4.5.5 Smerové šípky

Nakoľko sa v križovatkách s prednosťou sprava nesmú vyznačovať viaceré jazdné pruhy pre rôzne smery jazdy cez križovátku, nevyznačujú sa ani smerové šípky.

Tie sa smú vyznačiť iba v prípade, ak sú zvislým značením obmedzené prípustné smery jazdy cez križovátku – v takom prípade sa vyznačí jedna smerová šípka, ktorej hlava sa nachádza cca 5 m pred hranicou kolízneho priestoru, resp. 5 m pred čakacou čiarou, ak sa táto vyznačuje.

Smerové šípky sa smú kombinovať len so Z 210 Prikázaný smer jazdy umiestnenou pred križovatkou alebo Z 211 Prikázaný smer odbočenia umiestnenou za križovatkou (len styčné križovatky). Nesmie sa kombinovať so Z 215 Zákaz odbočenia.

### 4.6 Križovatky v režime miestnej úpravy prednosti

#### 4.6.1 Základné charakteristiky križovatiek v režime miestnej úpravy

Na tieto križovatky sa vzťahujú nasledujúce základné zásady:

1. Pozdĺžne čiary cez kolízny priestor vedú v smere hlavnej cesty. Naopak, v smeroch vedľajších ciest sa pozdĺžne čiary prerušujú.
2. Na vedľajších cestách sa vyznačujú čakacie čiary na mieste, kde sa vodičovi odporúča zastaviť vozidlo pri dávaní prednosti v jazde, resp. STOP čiary, ak je na vedľajšej ceste použitá zvislá Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!
3. Čakacie čiary sa vyznačia aj na hlavnej ceste v tých pruhoch, kde vodič musí dávať prednosť v jazde v zmysle všeobecnej úpravy cestnej premávky (typicky v ľavom odbočovacom pruhu).
4. Kde sa z hlavnej cesty odbočuje vľavo, má sa mimo obce všade, kde je to možné, vyznačiť samostatný odbočovací pruh pre smer jazdy vľavo. Naopak, na vedľajších cestách sa žiadne odbočovacie pruhy pred križovatkou vyznačovať nemajú, pokiaľ to výslovne nie je nevyhnutné z kapacitných dôvodov; to platí aj v obci.

#### 4.6.2 STOP čiary a čakacie čiary na vedľajšej ceste

Z 604 STOP čiara sa vyznačuje výlučne vtedy, ak je použitá značka Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!, v opačnom prípade sa na vedľajšej ceste vyznačuje Z 605 Čakacia čiara.

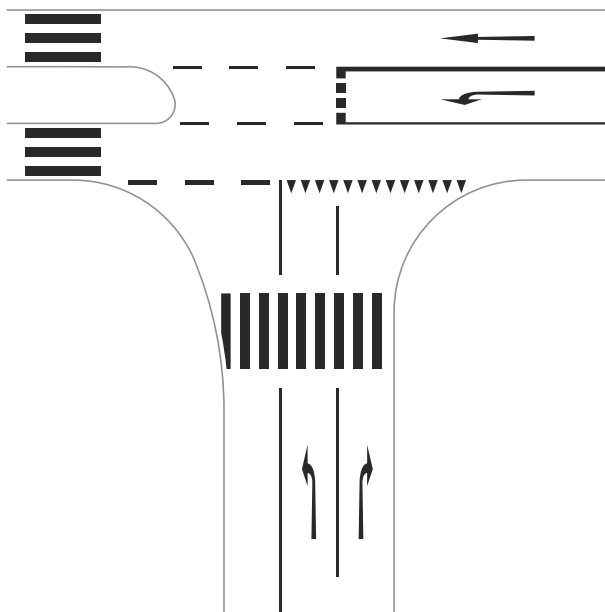
Čakacia čiara sa vedľajšej ceste sa vyznačuje v tvare trojuholníkov.

Pre polohu STOP čiary alebo čakacej čiary (v ďalšom texte spoločne „čiara na zastavenie vozidla“) platí:

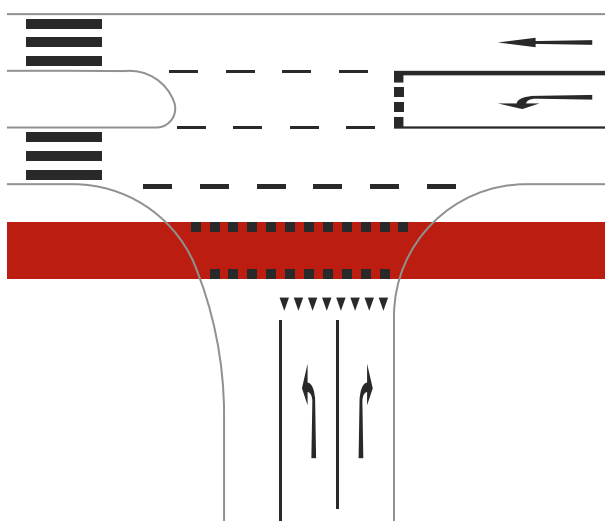
1. Na jednosmerných vozovkách sa čiara na zastavenie vozidla vyznačuje v celej šírke vozovky, na obojsmerných vozovkách sa vyznačuje v časti vozovky zodpovedajúcej smeru jazdy, pre ktorý platí.
2. Čiara na zastavenie vozidla sa vyznačuje čo najbližšie ku kolíznemu priestoru tak, aby sa zabezpečil čo najlepší rozhľad vodičov. Ideálna poloha je v mieste okraja vozovky cesty s prednosťou v jazde – v takom prípade zároveň nahrádza vnútornú okrajovú čiaru cesty s prednosťou v jazde v mieste, kde je čiara na zastavenie vozidla vyznačená (pozri nižšie). Takéto vyznačenie spravidla nie je vhodné, ak má cesta s prednosťou v jazde krajinu širšiu ako 1,00 m: v takom prípade sa čiara na zastavenie vozidla vyznačuje tak, aby nezasahovala do pomyselného priestoru krajnice cesty s prednosťou v jazde a tiež sa vyznačí aj vonkajšia okrajová čiara cesty s prednosťou v jazde.
3. Ak súbežne s cestou s prednosťou v jazde vedie cyklistická infraštruktúra, na ktorej má cyklista pri križovaní vedľajšej cesty prednosť v jazde, musí sa čiara na zastavenie vozidla na vedľajšej ceste vyznačiť ešte pred priechodom pre cyklistov, a to vo vzdialenosti 1,0 m od priechodu a ak je pred priechodom pre cyklistov umiestnený aj priechod pre chodcov, tak pred priechodom pre chodcov. V týchto prípadoch sa zároveň vnútorná okrajová čiara cesty s prednosťou v jazde vyznačuje cez celú šírku vedľajšej cesty, namiesto toho však možno opakovať čakaciu čiaru, ak je medzi oboma čiarami vzdialenosť  $\geq 10$  m a súčasne vzdialenosť medzi priechodom pre cyklistov a druhou čakacou čiarou je  $\geq 4,0$  m (odsadený priechod).
4. Predchádzajúci bod sa rovnako vzťahuje na priechod pre chodcov na vedľajšej ceste, ak výnimočne nie je odsadený od križovatky aspoň 4,0 m; pozri tiež [T3], čl. 2.8.4.6.



5. Ak je vyznačených viac jazdných pruhov, nemusí byť nevyhnutne čiara na zastavenie vozidla vyznačená vo všetkých pruhoch v rovnakej polohe: ak si to vyžaduje geometria križovatky, smie sa čiara na zastavenie vozidla posunúť ďalej od kolízneho priestoru, aby sa umožnilo odbočovanie (najmä dlhých) vozidiel z križovanej cesty. Takýto posun však musí byť len v nevyhnutnej miere a vždy sa pritom musí brať ohľad na rozhľad vodiča do kolízneho a semikolízneho priestoru z miesta 3 m pred čiarou na zastavenie vozidla.



Obrázok 97: Ideálna poloha čakacích čiar

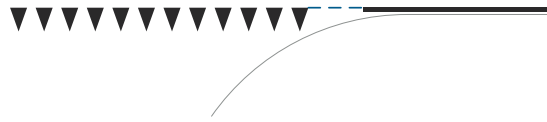


Obrázok 98: Poloha čakacej čiary pred cyklistickou infraštruktúrou s prednosťou v jazde

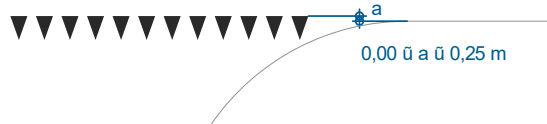
Čakacia čiara nahrádzajúca vnútornú okrajovú čiaru sa umiestňuje tak, aby sa základne trojuholníkov v osi značenia okrajovej čiary, na ktorú nadväzujú; analogicky v prípade STOP čiary sa v tejto polohe nachádza vnútorný okraj (v zmysle pohľadu z kolízneho priestoru) tejto čiary.

V prípade, že sa na ceste s prednosťou v jazde nevyznačuje okrajová čiara (štandardná úprava v obci), poloha čiary na zastavenie vozidla kopíruje pomyselnú os fyzického okraja vozovky prechádzajúcej cez križovatku, smie sa však posunúť o  $\leq 0,25$  m dovnútra kolízneho priestoru (neodporúča sa viac ako 0,15 m).

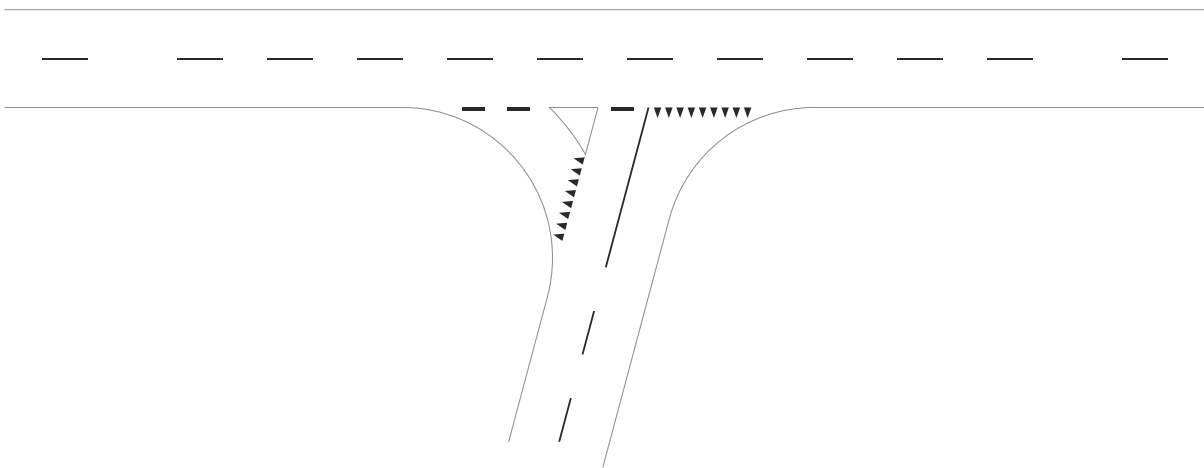
Na čiaru na zastavenie vozidla nadväzuje vnútorná okrajová čiara cesty s prednosťou v jazde v rovnakej polohe.



Obrázok 99: Poloha čakacej čiary voči vonkajšej okrajovej čiare cesty s prednosťou v jazde



Obrázok 100: Poloha čakacej čiary, keď na ceste s prednosťou v jazde nie je vyznačená vonkajšia okrajová čiara



Obrázok 101: Vyznačenie čakacej čiary pri šikmom vedení vedľajšej cesty

Základňa trojuholníkov čakacej čiary kopíruje os okraja vozovky cesty s prednosťou v jazde (s prípadným posunom, ako je uvedené vyššie). To znamená, že aj v prípade šikmého vedenia vedľajšej cesty sú trojuholníky stále orientované základňou k osi hlavnej cesty – pozri obrázok 101. To rovnako platí aj pre prípad hlavnej cesty v zákrute, resp. na kruhovom objazde.

V prípade ostrého uhla (orientačne < 30 gon) čiara na zastavenie vozidla nenahrádza vonkajšiu okrajovú čiaru. To znamená, že čiara na zastavenie vozidla sa vyznačí kolmo voči osi vozovky a zároveň sa vyznačí vnútorná okrajová čiara cesty s prednosťou v jazde.<sup>20</sup> To neplatí na vjazde do kruhového objazdu.

#### 4.6.3 Čakacia čiara na ceste s prednosťou v jazde

Na ceste s prednosťou v jazde sa vyznačuje čakacia čiara tam, kde sa vodičovi odporúča zastaviť vozidlo, ak dáva prednosť v jazde. To je spravidla v ľavom odbočovacom pruhu; pri zalomenej prednosti v jazde však môže ísť aj o priamy smer. STOP čiara na takomto mieste je neprípustná.

Takáto čakacia čiara sa vyznačuje v tvare štvorcov a pre jej polohu platí:

1. Vyznačuje sa v celej šírke zodpovedajúceho pruhu alebo pruhov.
2. Čakacia čiara sa vyznačuje čo najbližšie ku kolíznemu priestoru tak, aby sa zabezpečil čo najlepší rozhľad vodičov. V mieste vyznačenia čakacej čiary končí odbočovací pruh.
3. Ak je takýchto pruhov viac, nemusí byť nevyhnutne čakacia čiara vyznačená vo všetkých pruhoch v rovnakej polohe: ak si to vyžaduje geometria križovatky, smie sa čakacia čiara posunúť ďalej od kolízneho priestoru, aby sa umožnilo odbočovanie (najmä dlhých) vozidiel z križovanej cesty. Takýto posun však musí byť len v nevyhnutnej miere a vždy sa pritom musí brať ohľad na rozhľad vodiča do kolízneho a semikolízného priestoru.

Pozri tiež obrázok 97 a obrázok 98.

<sup>20</sup> Takéto uhly sú spravidla rizikovými faktormi a je možné ich považovať za nedostatočné rozhľadové pomery (vodič pri pohľade do strany nevidí dopredu) oprávňujúce použitie Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde! a vyznačenie vodorovnej Z 604 STOP čiara.

#### 4.6.4 Radenie do jazdných pruhov pred križovatkou

##### 4.6.4.1 Na ceste s prednosťou v jazde

Jazdné pruhy pred križovatkou určené pre rôzne smery jazdy cez križovátku sa vyznačujú podľa potreby na základe kapacitného posúdenia.

Z dôvodov bezpečnosti cestnej premávky sa však má mimo obce, pokiaľ to miestne pomery umožňujú, vyznačovať samostatný odbočovací pruh pre smer jazdy vľavo, a to aj za cenu prípadného zúženia jazdných pruhov v semikolíznom a kolíznom priestore, pruhy sa však nesmú zúžiť pod prípustné minimálne hodnoty podľa 3.1.1.<sup>21</sup> To sa vzťahuje aj na križovatky s cestami s nízkym dopravným významom a nízkymi intenzitami cestnej premávky; od zriadenia ľavého odbočovacieho pruhu sa upúšťa len na križovatkách s cestami so zanedbateľnými intenzitami cestnej premávky (napr. poľné a iné účelové cesty) a tam, kde to šírkové pomery nedovoľujú.

Pokiaľ miestne pomery neumožňujú vyznačenie odbočovacieho pruhu vľavo mimo obce pri dodržaní požiadaviek na minimálnu šírku jazdných pruhov, je potrebné preskúmať aspoň možnosť zriadenia čakacieho priestoru pre odbočenie vľavo. To znamená rozšírenie zodpovedajúceho jazdného pruhu na  $\geq 4,50$  m s vyznačením skrátenej čakacej čiary a smerových šípok pre smer vľavo aj priamo vedľa seba.<sup>22</sup>

V obci sa ľavý odbočovací pruh na hlavnej ceste zriaďuje podľa kapacitného posúdenia. Ak je odbočovací pruh vľavo v obci potrebný, avšak miestne pomery nedovoľujú jeho vyznačenie pri dodržaní požiadaviek na minimálnu šírku jazdných pruhov, smie sa čakací priestor v zmysle predchádzajúceho odseku zriadiť aj v obci.

##### 4.6.4.2 Na ceste bez prednosti v jazde

Na ceste bez prednosti v jazde sa nemajú vyznačovať jazdné pruhy pre rôzne smery jazdy cez križovátku, ak si to nevyžadujú intenzity cestnej premávky. Na existujúcich križovatkách, ktoré sú na ceste bez prednosti v jazde stavebne upravené na viac jazdných pruhov pre rôzne smery jazdy cez križovátku, sa vyznačené pruhy zrušia, ak nie sú potrebné podľa prvej vety. To sa dosiahne napr. zriadením ostrovčekov, deliacich pásov, prípadne aspoň vyznačením vyšrafovaných priestorov.

Ak sa však po ceste bez prednosti v jazde nedá pokračovať v priamom smere, vyznačenie odbočovacích pruhov vľavo a vpravo spravidla nepredstavuje bezpečnostné riziko.

##### 4.6.5 Smerové šípky

Smerové šípky sa nevyznačujú na tých vjazdoch do križovatky, kde je len jeden jazdný pruh v danom smere premávky (bez ohľadu na to, či je alebo nie je nevyznačený vodorovnými značkami). Výnimka: ak je na danom vjazde do križovatky použitá zvislá Z 210 Prikázaný smer jazdy obmedzujúca smer jazdy cez križovátku len na niektoré smery jazdy, smú sa na vozovke vyznačiť smerové šípky zodpovedajúce šípke vyobrazenej na Z 210. Smerové šípky sa nesmú vyznačiť, ak je na danom vjazde do križovatky použitá zvislá Z 215 Zákaz odbočenia.

Na vjazdoch do križovatky s viacerými jazdnými pruhmi v danom smere premávky sa v semikolíznom priestore smerové šípky vyznačujú nasledovne:

1. na ceste bez prednosti v jazde sa vyznačia spravidla vo všetkých pruhoch,
2. na ceste s prednosťou v jazde sa v odbočovacích pruhoch (smer jazdy len vľavo alebo len vpravo) vyznačia vždy,
3. na ceste s prednosťou v jazde sa v priebežných pruhoch (vrátane združených) vyznačia len v nasledujúcich prípadoch:
  - a) ak sú manévry na danom vjazde do križovatky obmedzené použitím Z 210 Prikázaný smer jazdy s výnimkou prikázaného smeru jazdy výlučne v priamom smere,
  - b) ak sa doprava odbočuje zo združeného pruhu okolo ostrovčeka alebo je vyznačený samostatný odbočovací pruh pre smer jazdy len vľavo alebo len vpravo; tento bod sa neuplatňuje, ak ide o odbočenie na cestu miestneho dopravného významu.

<sup>21</sup> Takéto vyznačenie je možné na existujúcej ceste kategórie C 11,5 kde križovátka mimo obce nebola stavebne uspôsobená na vyznačenie ľavého odbočovacieho pruhu (2 priebežné pruhy 3,25 m + odbočovací pruh 3,00 m + krajnice 0,50 m).

<sup>22</sup> Takéto vyznačenie je možné na existujúcej ceste kategórie C 9,5 kde križovátka mimo obce nebola stavebne uspôsobená na vyznačenie ľavého odbočovacieho pruhu (rozšírený čakací priestor 4,50 m + jazdný pruh 3,00 m + krajnice 0,50 m, alternatívne rozšírený čakací priestor 4,75 m + jazdný pruh 3,25 m + zúžené krajnice 0,25 m).

Nikdy sa nevyznačujú smerové šípky v prípade, keď by vo všetkých jazdných pruhoch boli vyznačené len šípky pre priamy smer jazdy cez križovatku.

V odbočovacom pruhu sa šípky vyznačujú nasledovne:

- prvá šípka sa vyznačuje tak, aby sa jej hlava nachádzala cca v priečnom reze, kde odbočovací pruh dosiahol plnú šírku; šípka sa smie podľa potreby mierne posunúť smerom ku kolíznemu priestoru, nie však opačným smerom,
- posledná šípka sa vyznačuje tak, aby sa jej hlava nachádzala 5 m od STOP čiary alebo čakacej čiary resp. v prípade cesty s prednosťou v jazde 5 m od miesta, kde by sa taká čiara vyznačila, keby vodič musel dávať prednosť v jazde,
- medzi prvou a poslednou šípkou sa v závislosti od dĺžky odbočovacieho pruhu vyznačia ďalšie šípky v pravidelných rozstupoch cca 15 – 30 m v obci a 20 – 40 m mimo obce; vzdialenosť medzi šípkami sa volí v závislosti od vzdialenosti prvej a poslednej šípky tak, aby sa dosiahli rovnomerné vzdialenosti medzi šípkami,
- ak je odbočovací pruh príliš krátky na vyznačenie dvoch šípok, vyznačí sa len posledná šípka.

Pozri obrázok 102.

Ak sa v zmysle zásad na začiatku tohto článku vyznačujú smerové šípky aj v priebežných jazdných pruhoch (vrátane združených), tieto sa vyznačia v rovnakých polohách ako šípky v odbočovacom pruhu. Kde neexistujú odbočovacie pruhy, vyznačia sa spravidla tri šípky vo vyššie uvedených vzájomných vzdialenostiach, pričom posledná sa umiestňuje tak, aby sa jej hlava nachádzala 5 m od STOP čiary alebo čakacej čiary resp. v prípade cesty s prednosťou v jazde 5 m od miesta, kde by sa taká čiara vyznačila, keby vodič musel dávať prednosť v jazde.

Ak má úsek cesty pred semikolíznym priestorom viac priebežných jazdných pruhov v danom smere jazdy a v priebežných jazdných pruhoch sa v zmysle vyššie uvedeného vyznačujú smerové šípky, vyznačia sa zároveň ďalšie šípky nasledovne:

- v prípade vzniku nových pruhov v semikolíznom priestore:

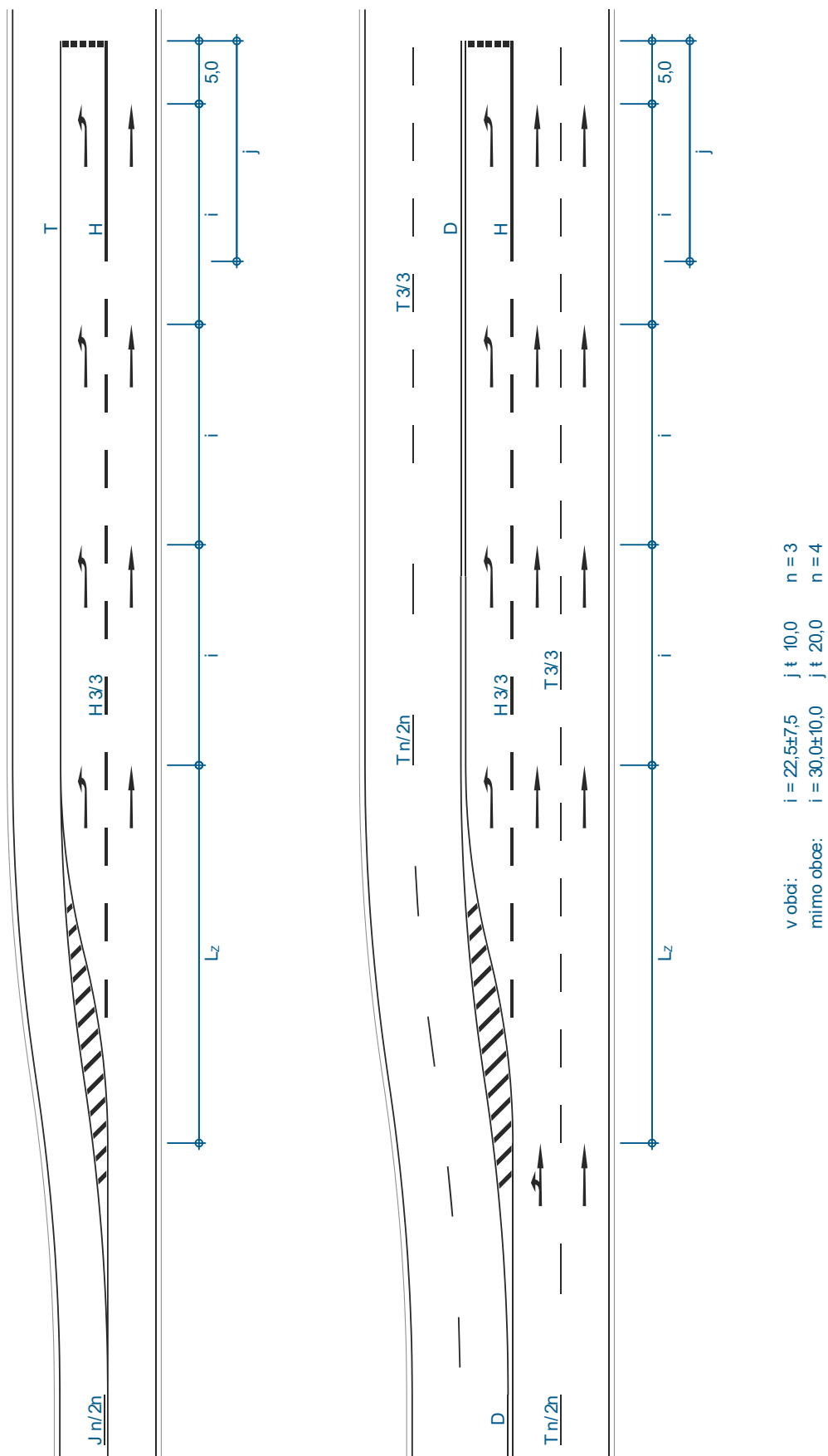
Ak v semikolíznom priestore vzniká aspoň jeden ďalší pruh, vyznačí sa vo všetkých priebežných pruhoch pred semikolíznym priestorom **jedna** smerová šípka pred rozvinutím prvého z novo vzniknutých pruhov tak, aby sa jej hlava nachádzala v mieste, kde sa začína rozvinutie prvého novo vznikajúceho pruhu (pozri obrázok 102, pravá schéma).

- v prípade subtrakcie jazdného pruhu:

Ak sa v križovatke aspoň jeden z dovtedy priebežných jazdných pruhov mení na odbočovací v smere len vľavo alebo len vpravo a súčasne aspoň jeden z ostatných priebežných jazdných pruhov pokračuje (aj) v priamom smere, vyznačí sa vždy jedna šípka podľa predchádzajúcej odrážky (aj vtedy, keď nové pruhy v semikolíznom priestore nevznikajú) a okrem toho jedna šípka tak, aby sa jej päta nachádzala v polohe poslednej smerovej predzvesti, resp. inej smerovej značky s funkciou poslednej smerovej predzvesti, resp. Z 45x Radenie do jazdných pruhov pred križovatkou (podľa toho, aká značka je použitá).

Šípka v polohe predzvesti sa však vynechá, ak by sa nachádzala vo vzdialenosti kratšej ako  $9n$  (kde  $n$  je základná dĺžka ľahu prerušovanej čiary) od šípky podľa prvej odrážky. Naopak, ak sa nachádza vo vzdialenosti dlhšej ako  $27n$  od šípky podľa prvej odrážky, pridajú sa ďalšie šípky vo vzájomnej vzdialenosti  $18n$ .

Odchýlne od vyššie uvedeného, smerové šípky sa zásadne nevyznačia tam, kde by vyznačovali viac ako dva smery jazdy. Rovnako sa nevyznačia tam, kde by vyznačovali všetky smery jazdy.



Obrázok 102: Vyznačovanie smerových šípok pred križovatkou

## 4.7 Križovatky s riadenou premávkou

### 4.7.1 Základné charakteristiky križovatiek v režime miestnej úpravy

Na tieto križovatky sa vzťahujú nasledujúce základné zásady:

1. Pozdĺžne čiary cez kolízny priestor vedú v smere hlavnej cesty. Naopak, v smeroch vedľajších ciest sa pozdĺžne čiary prerušujú.
2. Na všetkých riadených vjazdoch do križovatky sa vo všetkých jazdných pruhov vyznačujú STOP čiary.
3. Na neriadených vjazdoch sa vyznačujú čakacie čiary; neriadený smie byť len vjazd, ktorý je vedľajšou cestou (napr. by-pass),
4. Na zriaďovanie ľavých odbočovacích pruhov v priebehu súvislej hlavnej cesty mimo obce sa analogicky vzťahuje ustanovenie 4.6.1.

### 4.7.2 STOP čiary

V križovatke s riadenou premávkou sa vyznačujú na všetkých riadených vjazdoch STOP čiary. Pre polohu STOP čiary platí:

1. STOP čiara sa vyznačuje vo vzdialenosti cca 3,5 m pred návestidlom a súčasne ešte pred miestom na prechádzanie, ak je vyznačené. Táto vzdialenosť sa smie skrátiť na  $\geq 2,5$  m; smie sa tiež predĺžiť, avšak takéto predĺženie sa musí obmedziť len na nevyhnutnú mieru.
2. Ak sa na danom vjazde používajú len výškovo umiestnené návestidlá, je vzdialenosť STOP čiary od návestidla cca 6,0 m.
3. V prípade viacerých jazdných pruhov sa smie STOP čiara v rôznych jazdných pruhoch vyznačiť v rôznych polohách, ak si to vyžaduje geometria križovatky, predovšetkým za účelom umožnenia odbočovania (najmä dlhých) vozidiel z križovanej cesty.
4. V prípade vyznačovania cyklistickej infraštruktúry platia niektoré osobitné odchýlky, pozri 5.3.2.

### 4.7.3 Čakacie čiary na neriadených vjazdoch

Pre neriadené vjazdy platia analogicky ustanovenia 4.6 pre vedľajšie cesty. Na neriadených vjazdoch sa musí vždy použiť Z 201 Daj prednosť v jazde!

### 4.7.4 Vnútoraná okrajová čiara cesty s prednosťou v jazde

Na riadených vjazdoch do riadenej križovatky sa vnútoraná okrajová čiara cesty s prednosťou v jazde vyznačuje cez celú šírku vedľajšej cesty, t. j. nevyznačuje sa v jej polohe ani STOP čiara ani čakacia čiara.

### 4.7.5 Smerové šípky

Smerové šípky sa na vjazdoch do riadenej križovatky vyznačujú vo všetkých pruhoch s výnimkou:

- pruhov určených pre viac ako 2 smery jazdy,
- pruhov určených pre všetky smery jazdy.

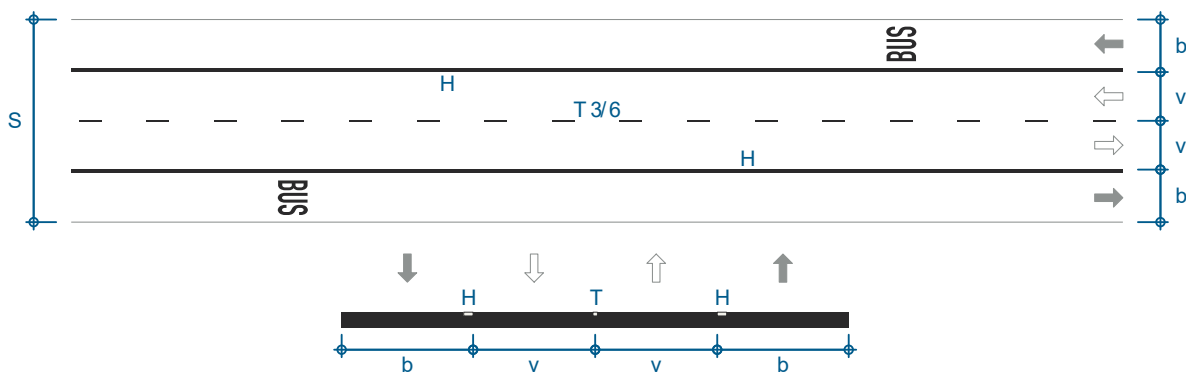
Smerové šípky sa vyznačujú v rovnakých polohách ako na križovatkách bez riadenej premávky, pozri 4.6.5.

## 5 Špeciálna infraštruktúra

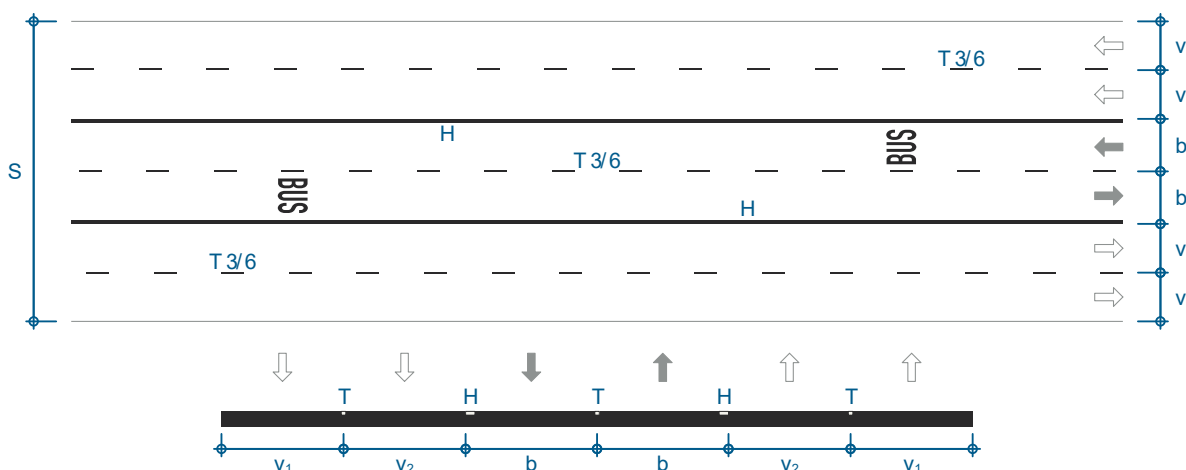
### 5.1 Vyhradené pruhy pre verejnú dopravu

#### 5.1.1 Základné značenie

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu sa od všeobecných jazdných pruhov a od iných špeciálnych pruhov oddeľuje hrubou čiarou. Spravidla sa takýto pruh nachádza po pravej strane vozovky, výnimočne po ľavej strane jednosmernej vozovky alebo v strede vozovky tak, že vozidlá po pravej a ľavej strane od takéhoto pruhu jazdia v opačných premávkových smeroch.



Obrázok 103: Vyznačenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu po pravej strane obojsmernej vozovky (príklad v obci)



Obrázok 104: Vyznačenie dvojice vyhradených pruhov pre verejnú dopravu v strede obojsmernej vozovky (príklad v obci)

#### 5.1.2 Vznik vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu vzniká buď rozvinutím (obrázok 105) alebo zmenou všeobecného pruhu na vyhradený, typicky z pripájacieho pruhu (obrázok 106). Pri zmene všeobecného pruhu na špeciálny sa na úseku  $L_S$  pred touto zmenou použije na jeho oddelenie od ostatných všeobecných pruhov hrubá čiara s kadenciou 1 : 1 aj v prípade, ak nejde o pripájací pruh.

#### 5.1.3 Zánik vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu

Vyhradený pruh pre verejnú dopravu zaniká buď fyzickým ukončením alebo zmenou na všeobecný pruh (pozri obrázok 107). Fyzické ukončenie vyhradeného pruhu je však pre autobusy problematické napriek tomu, že v zmysle pravidiel cestnej premávky majú na takomto mieste prednosť v jazde. Preto sa v prípadoch stavebného riešenia, kde vyhradený pruh fyzicky končí, má premávka prednostne organizovať tak, aby sa autobusy nemuseli preraďovať do iného pruhu: to znamená, že sa vyhradený pruh zmení na všeobecný a následne zanikne dovtedajší všeobecný jazdný pruh, pričom medzi oboma miestami je priestor na preradenie vozidiel. Vzor riešenia uvádza obrázok 108.

### 5.1.4 Vedenie vyhradeného pruhu cez uzlové body

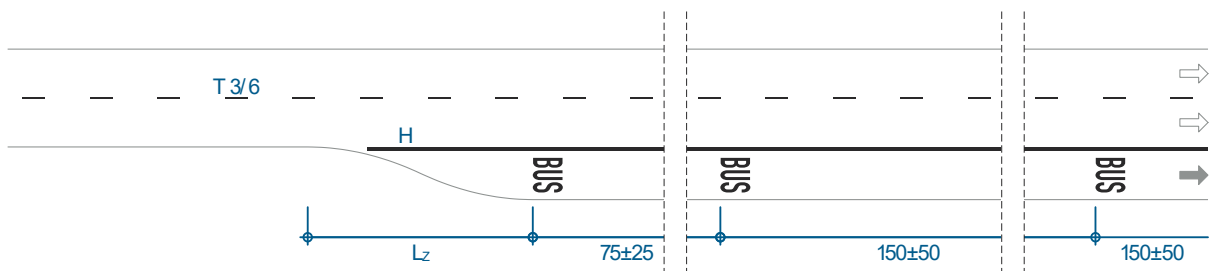
Pokiaľ je to možné, cez križovatku sa má vyhradený pruh viesť tak, aby nedošlo k jeho prerušeniu v semikolíznom priestore zmenou na odbočovací pruh pre ostatné vozidlá. V prípade vyhradeného pruhu vedeného po pravej strane vozovky sú tak dve možnosti:

1. odbočovací pruh vpravo sa vyznačí vpravo od vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu, pričom vozidlá odbočujúce vpravo prekrížia vyhradený pruh na začiatku semikolízneho priestoru (pozri obrázok 109),
2. vľavo od vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu vyznačí združený pruh pre smer jazdy priamo aj vpravo, pričom vozidlá odbočujúce vpravo križujú smer jazdy autobusu, sú však povinné dať mu prednosť (pozri obrázok 110); toto riešenie je vhodné najmä na riadených križovatkách, kedy autobus možno osobitnými signálmi vpustiť do križovatky skôr ako ostatné vozidlá.

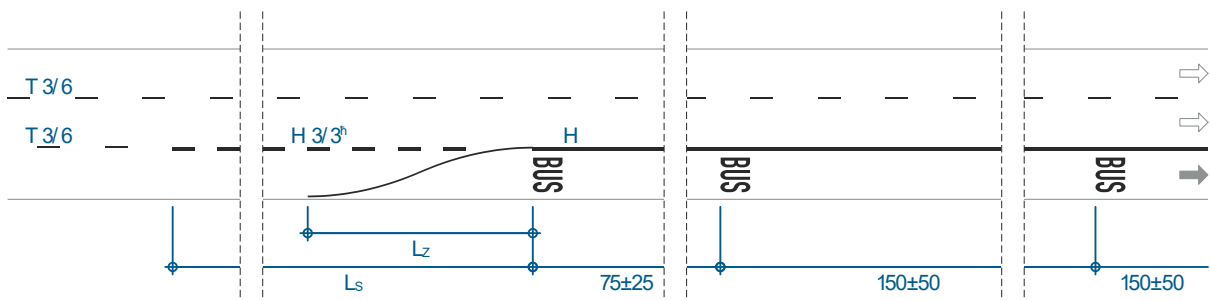
V prípade vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu umiestneného vľavo platia uvedené body zrkadlovo, t. j. podľa bodu 1 sa odbočovací pruh vyznačí vľavo od vyhradeného pruhu a podľa bodu 2 sa združený pruh pre smer jazdy rovno a vľavo zriadi vpravo od vyhradeného pruhu.

Iba ak z priestorových dôvodov nie je možné riešenie podľa bodu 1 a súčasne riešenie podľa bodu 2 nie je vhodné z napr. kapacitných dôvodov, pristúpi sa k prerušeniu vyhradeného pruhu v semikolíznom priestore (pozri obrázok 111). Takýto pruh je vo všeobecnosti odbočovací a len vozidlá verejnej dopravy majú povolené jazdiť cez križovatku v priamom smere.

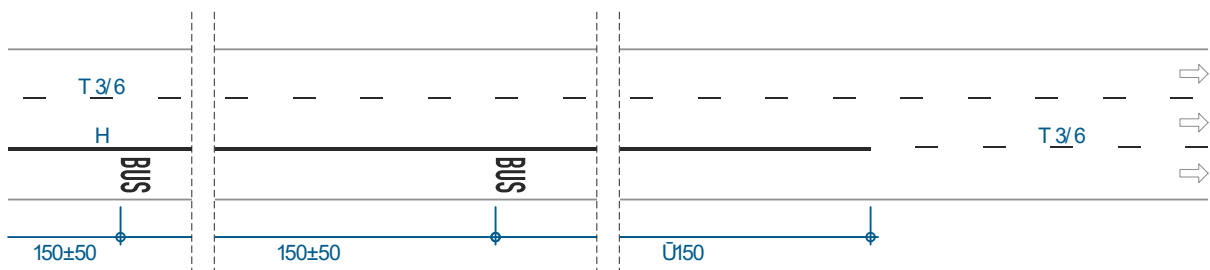
Ak je vyhradený pruh vedený až do križovatky (riešenie 1 alebo 2 vyššie, resp. odbočenie vpravo neexistuje), nevyznačujú sa vo vyhradenom pruhu smerové šípky.



Obrázok 105: Vznik vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu – rozvinutím (príklad v obci)

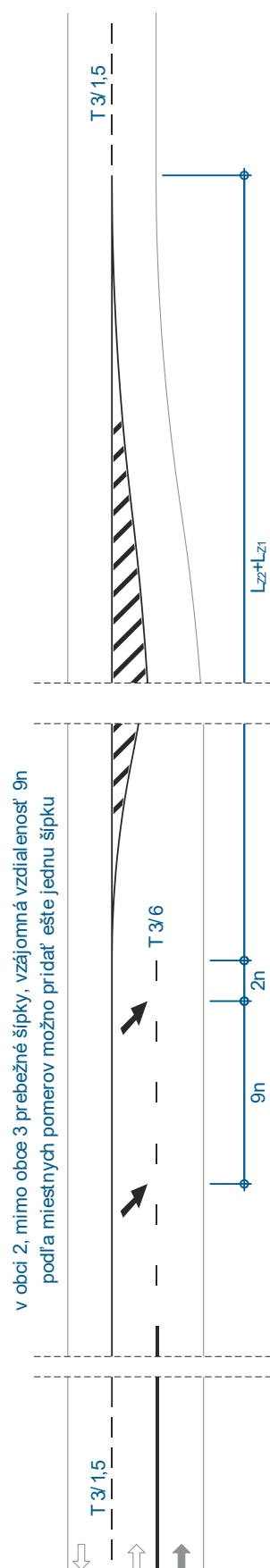


Obrázok 106: Vznik vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu – zo všeobecného priebežného pruhu (príklad v obci)

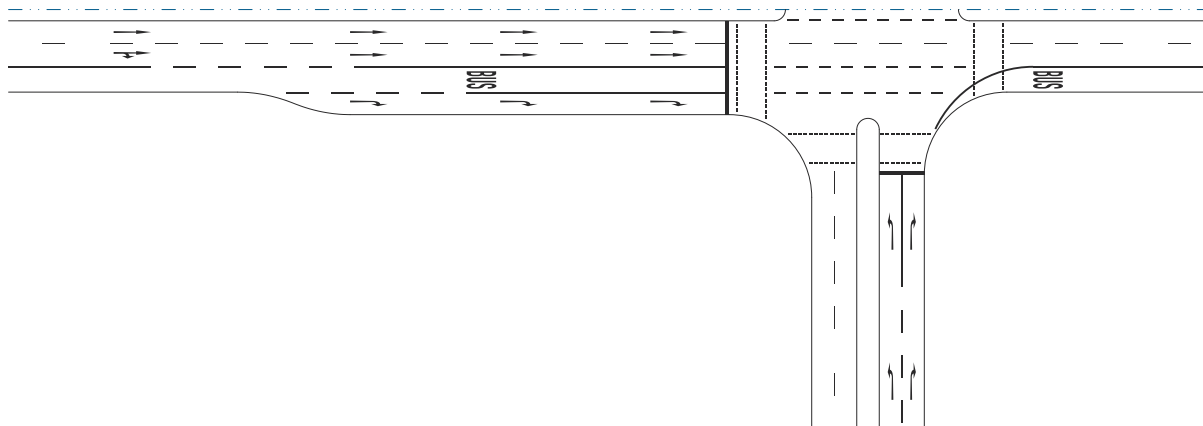


Obrázok 107: Zánik vyhradeného jazdného pruhu – zmena na všeobecný jazdný pruh (príklad v obci)

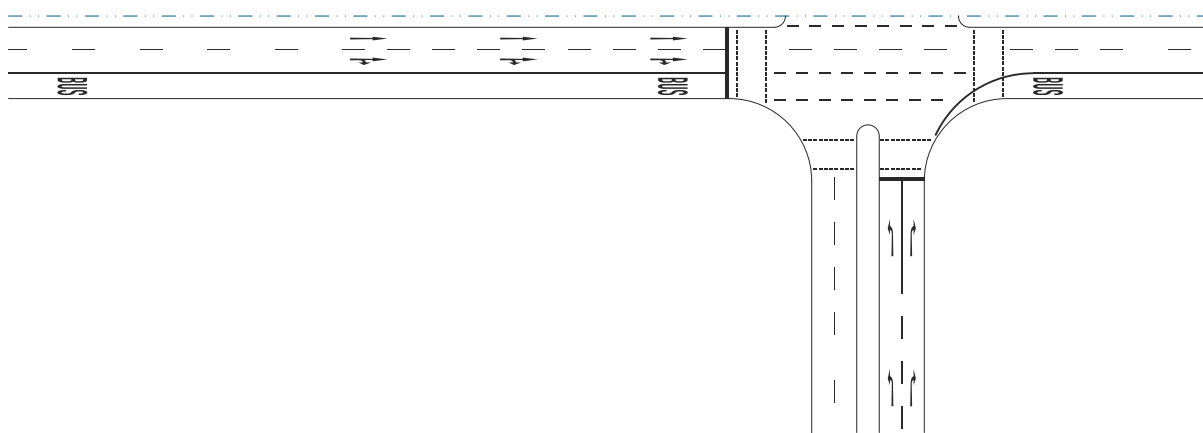




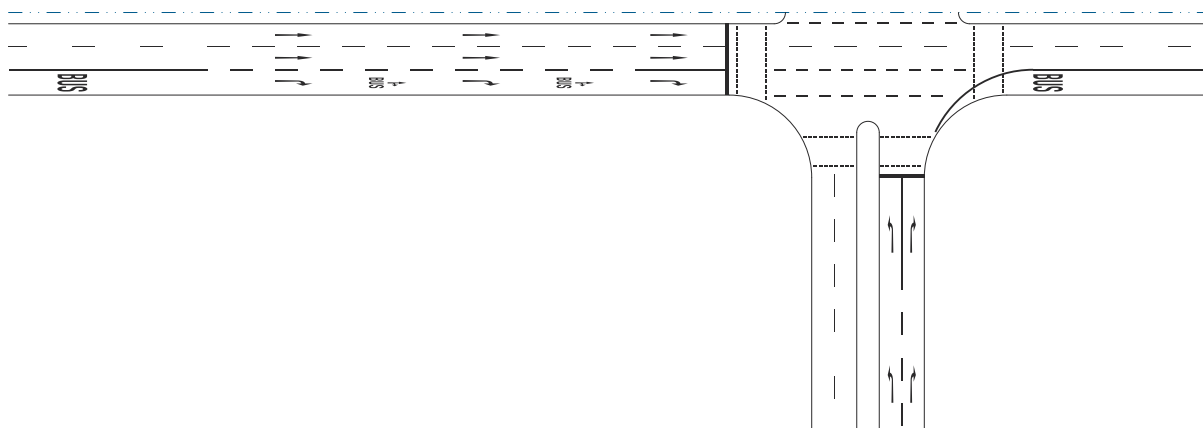
Obrázok 108: Zánik vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu – zmena na všeobecný jazdný pruh a následné ukončenie dovtedajšieho všeobecného pruhu (príklad v obci)



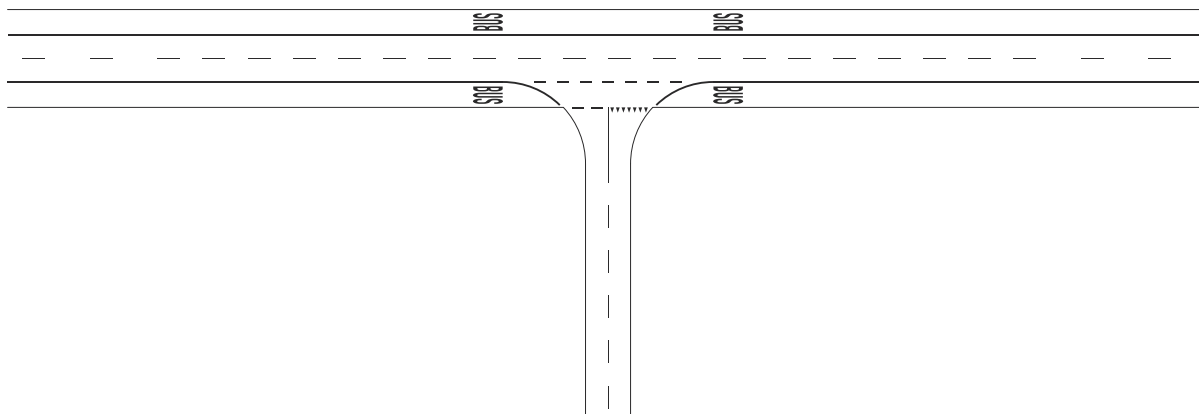
Obrázok 109: Vedenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu cez križovatku so samostatným odbočovacím pruhom vpravo



Obrázok 110: Vedenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu cez križovatku so združeným pruhom pre jazdu priamo a vpravo



Obrázok 111: Výnimočné vedenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu cez križovatku s prerušením vyhradeného pruhu v semikolíznom priestore

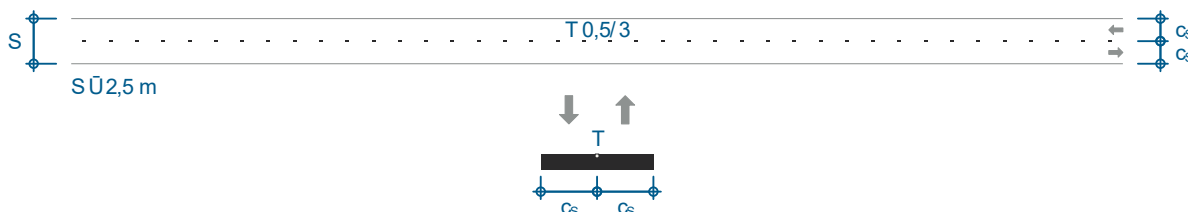


Obrázok 112: Vedenie vyhradeného pruhu pre verejnú dopravu cez križovatku bez riadenej premávky

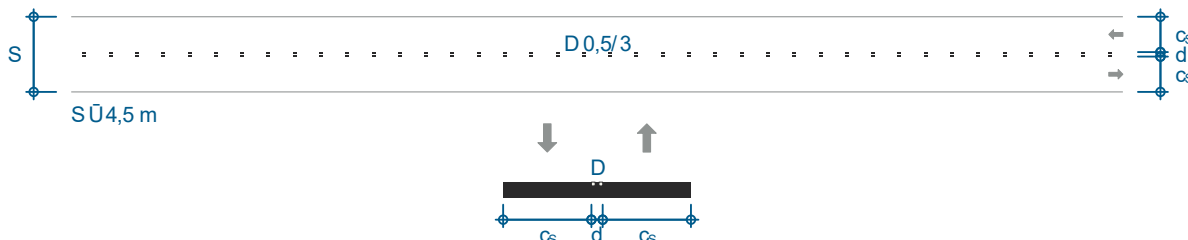
## 5.2 Špeciálne cestičky

### 5.2.1 Cestička pre cyklistov

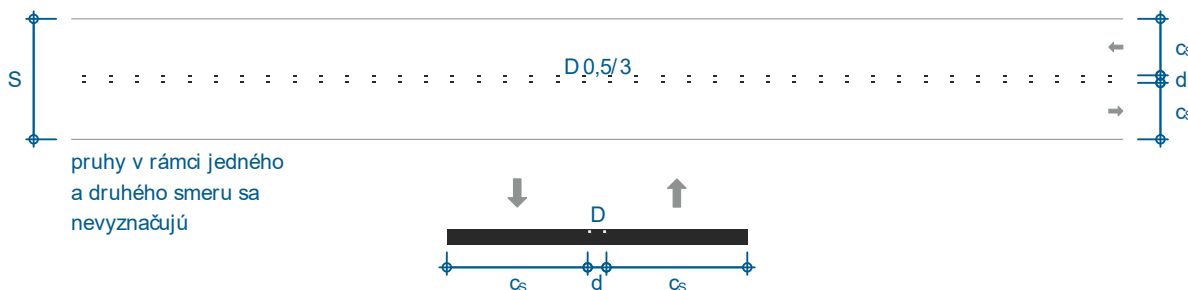
Cestička pre cyklistov smie byť jednosmerná alebo obojsmerná. Jednosmerná cestička spravidla vedie pozdĺž cesty po jej pravej strane (tzv. segregovaná infraštruktúra). Obojsmerná cestička je spravidla vedená v samostatnej trase, nie je však vylúčené ani jej vedenie pozdĺž cesty – podmienky takéhoto použitia pozri v [T3], čl. 2.8.2.4.



Obrázok 113: Obojsmerná cestička pre cyklistov so šírkou  $\geq 2,50$  m



Obrázok 114: Obojsmerná cestička pre cyklistov so šírkou  $\geq 4,50$  m



Obrázok 115: Obojsmerná cestička pre cyklistov so zvlášť veľkou šírkou

Na jednosmernej cestičke ľubovoľnej šírky a na obojsmernej cestičke šírky  $< 2,50$  m sa nesmú vyznačovať cyklistické stredové čiary.

Na obojsmernej cestičke pre cyklistov šírky  $\geq 2,50$  m sa smie vyznačiť jednoduchá cyklistická stredová čiara a na obojsmernej cestičke šírky  $\geq 4,50$  m sa smie vyznačiť dvojitá cyklistická stredová čiara. Vyznačenie týchto čiar je nepovinné, odporúča sa však ich vyznačovať od šírky 3,00 m.

Na cestičkách pre cyklistov sa nevyznačujú jednotlivé pruhy ani v prípade veľmi veľkej šírky cestičky.

Na cyklistických cestičkách sa spravidla nevyznačuje okrajová čiara; iba ak nie je okraj cestičky dobre rozoznateľný na základe stavebných prvkov, vyznačí sa cyklistická okrajová čiara (pozri [T5], VL 640) v polohe 0,10 m od okraja cestičky.

Na začiatku cestičky pre cyklistov, za križovaniami s inými špeciálnymi cestičkami a chodníkmi, za priechodmi pre cyklistov, za miestami na prechádzanie ako aj za križovaniami s cestami nevyznačenými vodorovnými dopravnými značkami sa podľa potreby vyznačí symbol bicykla. Symbol bicykla sa v priebehu cestičky neopakuje.

Podfarbovanie špeciálnych cestičiek červenou farbou pozri v [T3], čl. 4.1.4.5.

### 5.2.2 Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov

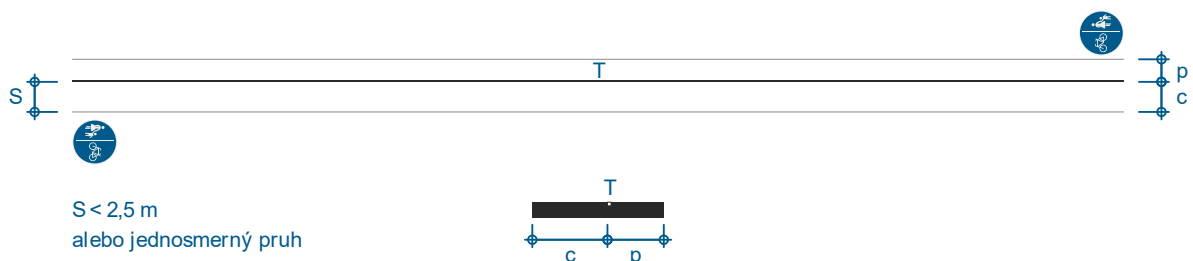
Na spoločnej cestičke pre chodcov sa zásadne nevyznačuje cyklistická okrajová čiara oddeľujúca pruh pre cyklistov od pruhu pre chodcov. Taktiež sa nevyznačuje cyklistická stredová čiara ani symboly bicykla.

### 5.2.3 Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov

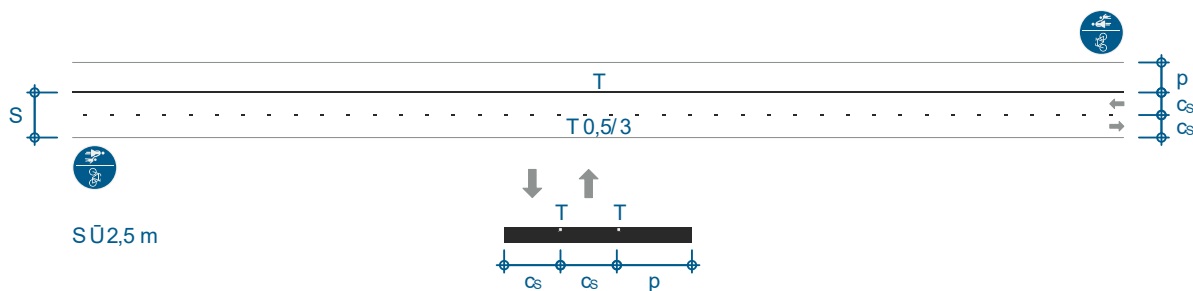
Na oddelenej cestičke pre chodcov a cyklistov sa vyznačuje cyklistická okrajová čiara (pozri [T5], VL 640) na oddelenie pruhu pre cyklistov od pruhu pre chodcov. Toto oddelenie sa musí vyznačiť čiarou, nie stavebnými prvkami (napr. taktilnými). V prípade stavebného prevedenia, v ktorom je časť pre chodcov výškovo oddelená od časti pre cyklistov, sa nejedená o oddelenú cestičku pre chodcov a cyklistov, ale o kombináciu chodníka a cestičky pre cyklistov.<sup>23</sup> Tomu sa musí prispôsobiť aj dopravné značenie vrátane zvislého.

Pruh pre cyklistov sa na základe svojej celkovej šírky vyznačuje vodorovnými značkami rovnakým spôsobom ako cestička pre cyklistov, pozri 5.2.1.

Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov sa môže tiež skladať z jedného (spravidla obojsmerného) pruhu pre cyklistov a dvoch pruhov pre chodcov na vonkajších stranách cestičky (pozri obrázok 119). Takéto riešenie je však prípustné iba pri šírke pruhu pre cyklistov  $\geq 2,50$  m, pričom sa musí vyznačiť aj cyklistická stredová čiara.

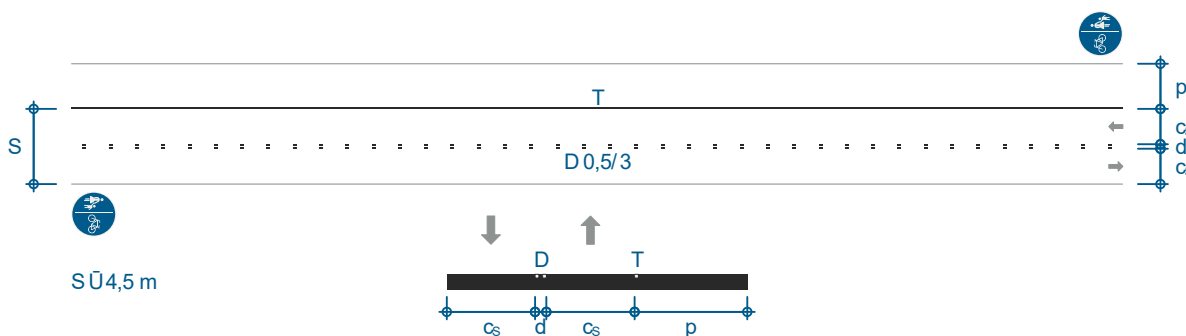


Obrázok 116: Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov – jednosmerný pruh pre cyklistov alebo obojsmerný pruh pre cyklistov so šírkou  $< 2,50$  m

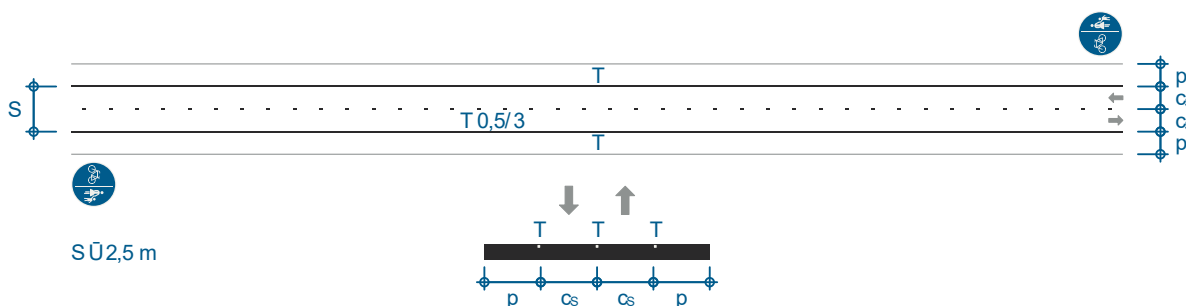


Obrázok 117: Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov – obojsmerný pruh pre cyklistov so šírkou  $\geq 2,50$  m

<sup>23</sup> V princípe ide o analogický prípad, ako keď popri vozovke vedie chodník.



Obrázok 118: Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov – obojsmerný pruh pre cyklistov so šírkou  $\geq 4,50$  m

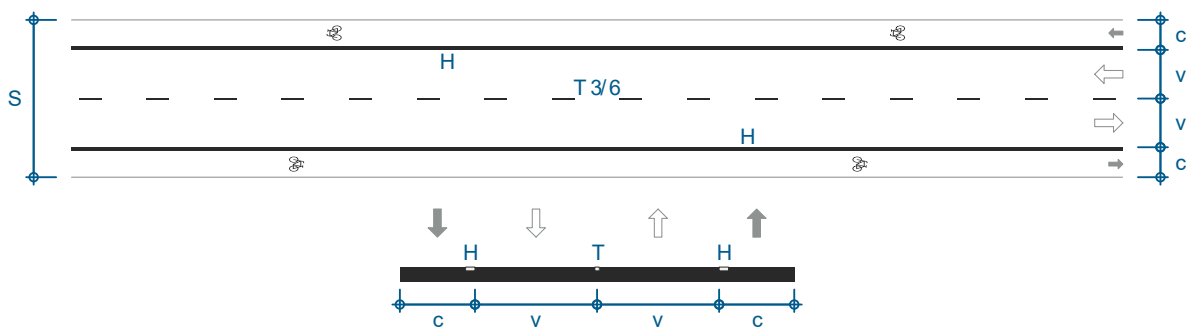


Obrázok 119: Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov s pruhmi pre chodcov po oboch stranách

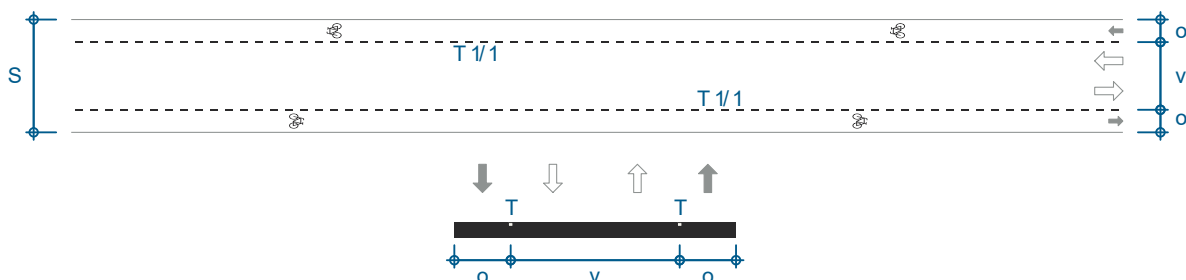
### 5.3 Cyklistické pruhy a ochranné pruhy

#### 5.3.1 Základné značenie

Cyklistické pruhy a ochranné pruhy sa v medziuzlovom úseku zriaďujú po pravej strane vozovky. Vpravo od nich sa smú nachádzať parkovacie miesta alebo parkovací pruh za predpokladu zriadenia bezpečnostného prúžku, pozri [T3], čl. 2.12.4.2 a 2.13.7.10.



Obrázok 120: Vyznačenie cyklistických pruhov



Obrázok 121: Vyznačenie ochranných pruhov pre cyklistov

Pred a za každým uzlovým bodom sa v cyklistickom pruhu a v ochrannom pruhu pre cyklistov vyznačuje symbol bicykla. Okrem toho sa symbol opakuje v priebehu takéhoto pruhu vo vzájomných vzdialenostiach  $75 \pm 25$  m v obci a  $375 \pm 125$  m mimo obce.

V kolíznom priestore sa nápis BUS resp. symbol bicykla nevyznačuje.

### 5.3.2 Vedenie cyklistických pruhov cez riadenú križovatku

Pre cyklistickú premávku sa podľa potreby vykonajú nasledujúce úpravy vyznačovania:

- **Predĺžený pruh pre cyklistov:**

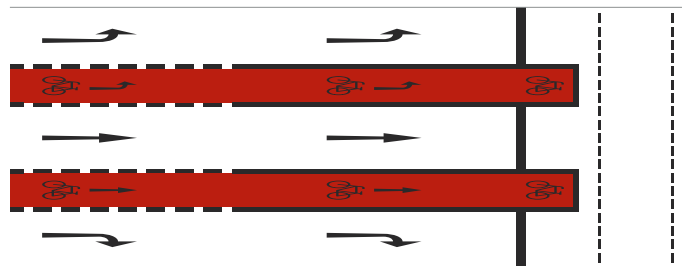
Ak sú pred križovatkou s riadenou premávkou vyznačené cyklistické pruhy alebo ochranný pruh pre cyklistov, smú sa STOP čiary v týchto pruhoch vyznačiť vo vzdialenosti 3 – 4 m za (v zmysle smeru jazdy) STOP čiarami v jazdných pruhoch.

- **Predsunutý priestor pre cyklistov:**

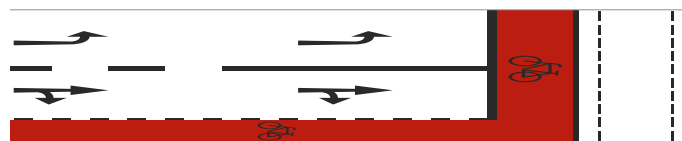
Pre potreby cyklistickej premávky možno na križovatke s riadenou premávkou vyznačiť ďalšiu STOP čiaru tak, že medzi oboma STOP čiarami vznikne priestor o dĺžke 4 – 5 m; do takéhoto priestoru však musí viesť cyklistický pruh alebo ochranný pruh pre cyklistov v dĺžke  $\geq 25$  m.

Priestor medzi oboma STOP čiarami sa podfarbuje červenou farbou a vyznačí sa v ňom symbol bicykla s dĺžkou 2,8 m. Zároveň sa musí červenou farbou podfarbiť cyklistický pruh alebo ochranný pruh pre cyklistov vedúci do tohto priestoru, a to v dĺžke posledných najmenej 15 m.

V prípade použitia predĺženého pruhu alebo predsunutého priestoru pre cyklistov sa vzdialenosť STOP čiary od návěstidla smie skrátiť až na  $\leq 1,5$  m, ak je návěstidlo z tejto vzdialenosti dostatočne viditeľné v celej šírke predĺženého pruhu alebo predsunutého priestoru. Zároveň sa však musí dodržať vzdialenosť  $\geq 1,0$  m od Z 611, ak je vyznačené miesto na prechádzanie.



Obrázok 122: Predĺžené pruhy pre cyklistov na riadenej križovatke (spravidla pri riadení pruhovými signálmi)



Obrázok 123: Predsunutý priestor pre cyklistov na riadenej križovatke (len pri riadení plnými signálmi)

## 6 Iné značenie

### 6.1 Statická premávka

#### 6.1.1 Základné požiadavky

Základné požiadavky na vyznačovanie priestorov pre statickú premávku určuje [T3], čl. 2.13. To zahŕňa aj rozlišovanie medzi:

- všeobecnými parkovacími miestami,
- parkovacími miestami s obmedzením a
- vyhradenými parkovacími miestami.

Definíciu týchto troch režimov parkovania a rozlíšenie uhla státia  $\alpha$  (pozdĺžne, šikmé a kolmé státie) pozri v [T3], čl. 2.13.1 a 2.13.2.

#### 6.1.2 Parkovacie miesta

Spôsob vyznačovania parkovacích miest vodorovnými značkami v závislosti od ich druhu (všeobecné, s obmedzením, vyhradené) určuje [T3], čl. 2.13.1. Podrobné vyobrazenie vodorovných značiek na vyznačenie parkovacích miest určuje [T5] na jednotlivých vzorových listoch.

Vyznačené parkovacie miesta s obmedzením, vyhradené parkovacie miesta a parkovacie miesta na chodníku sa musia vždy označiť zodpovedajúcou zvislou značkou, a to aj v upokojených premávkových priestoroch.

Vyššie uvedené neznamená, že každé jedno parkovacie miesto má byť označené samostatnou značkou – skupina parkovacích miest s rovnakými podmienkami používania sa označí zvislým značkami s úsekovou platnosťou, teda

- buď značkou platnou po najbližšiu križovatku
- alebo dvojicou značiek vymedzujúcimi začiatok a koniec platnosti danej regulácie statickej premávky: takouto dvojicou sú buď značky s vloženými bielymi šípkami alebo iná dvojica značiek, z ktorých druhá ukončuje platnosť prvej iným spôsobom (napr. platnosť Z 272 Parkovanie ukončená použitím Z 271 Zákaz státia).

Podrobnosti o používaní zvislých značiek na označovanie parkovacích miest uvádza [T3], čl. 2.13.1.

#### 6.1.3 Parkovacie pruhy

Na parkovacích pruhoch sa jednotlivé parkovacie miesta nevyznačujú. Pri dimenzovaní sa počíta so šírkou parkovacích miest pre pozdĺžne státie a s dĺžkou cca 5,2 m na jedno osobné vozidlo, resp. 6,2 m, ak s ohľadom na mieste pomery nie je možné na miesto v parkovacom pruhu cúvať.

Parkovací pruh má byť prednostne dostatočne vymedzený stavebnými prvkami, najmä organizáciou do jednotlivých zálivov dĺžky spravidla nie viac ako 30 m a pokiaľ možno odlišnou štruktúrou povrchu cesty (aspoň bezpečnostný prúžok). Ak je parkovací pruh v režime všeobecného parkovania odlišný stavebne, nevyznačuje sa vodorovnými značkami.

Ak stavebné vymedzenie nie je dostatočné alebo ak ide o parkovací s režimom parkovania s obmedzením, oddelí sa parkovací pruh od jazdných pruhov prostredníctvom vonkajšej okrajovej čiary, ktorá je:

- prerušovaná v prípade režimu všeobecných parkovacích miest,
- súvislá v prípade režimu parkovacích miest s obmedzením.

Vzhľadom na šírku parkovacieho pruhu sa takáto čiara vyznačuje ako hrubá, v upokojených premávkových priestoroch a pri neexistencii bezpečnostného prúžku sa však smie vyznačiť ako tenká za predpokladu, že nehrozí zámena s jazdným pruhom. Čiara sa vyznačuje v bezpečnostnom prúžku na vnútornom okraji a ak nie je zriadený bezpečnostný prúžok, v parkovacom pruhu na jeho vonkajšom okraji.

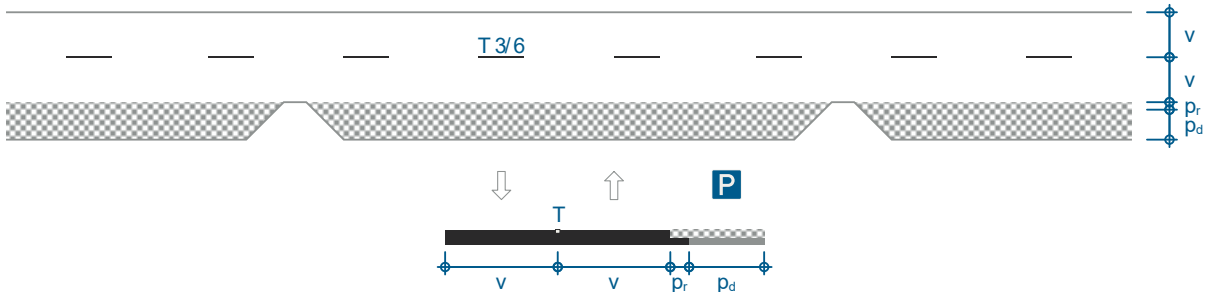
Ak popri parkovacom pruhu vedie na strane vozovky cyklistický pruh alebo je v príľahlom jazdnom pruhu zriadený ochranný pruh pre cyklistov, musí byť bezpečnostný prúžok vždy jednoznačne vizuálne rozoznateľný jedným z nasledujúcich spôsobov:

1. odlišnou štruktúrou povrchu bezpečnostného prúžku (a prípadne aj parkovacieho pruhu),
2. podfarbením cyklistického pruhu, resp. ochranného pruhu pre cyklistov,
3. vyznačením tenkej čiary na vonkajšom okraji bezpečnostného prúžku.

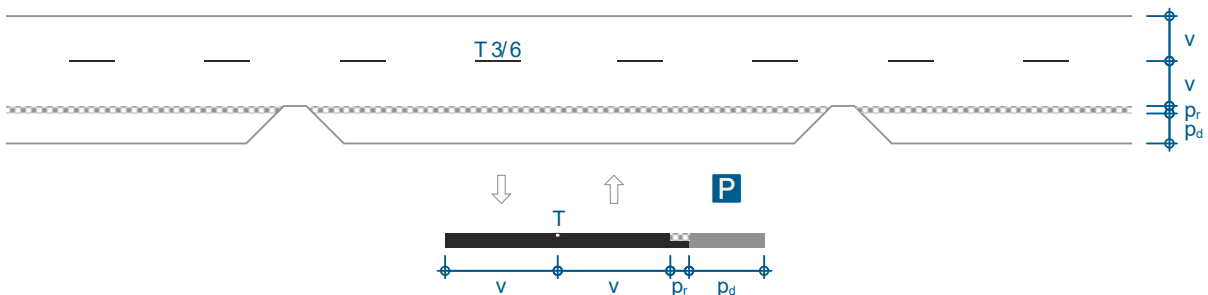
Preferuje sa opatrenie č. 1. Ak to nie je možné, odporúča sa opatrenia č. 2 a 3 kombinovať. Neodporúča sa aplikácia len opatrenia č. 3.

Ak cyklistický pruh vedie popri parkovacom pruhu zo strany chodníka (resp. zeleného pásu a pod.), t. j. parkovací pruh sa nachádza medzi cyklistickým pruhom a jazdnými pruhmi, aplikuje sa opatrenie č. 1 alebo č. 3. Podfarbenie cyklistického pruhu sa aplikuje podľa miestnych pomerov.

Obrázok 124 a obrázok 125 uvádzajú vzor značenia parkovacieho pruhu, ktorý je vymedzený stavebne odlišným povrchom, a to celý alebo len bezpečnostný prúžok.

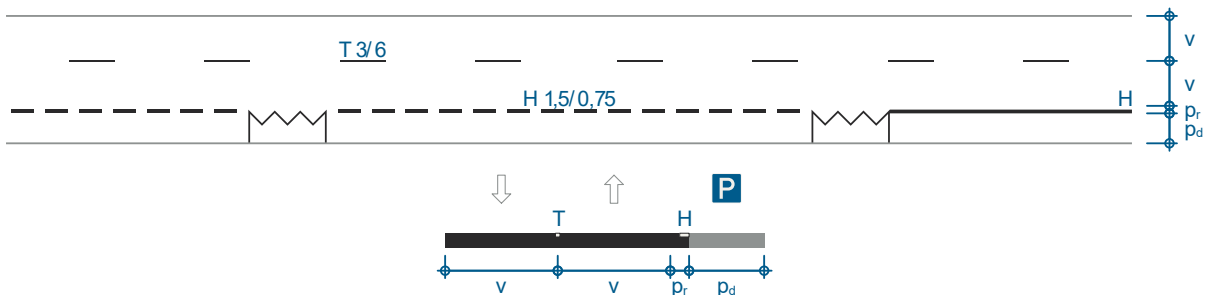


Obrázok 124: Parkovací pruh vymedzený povrchom

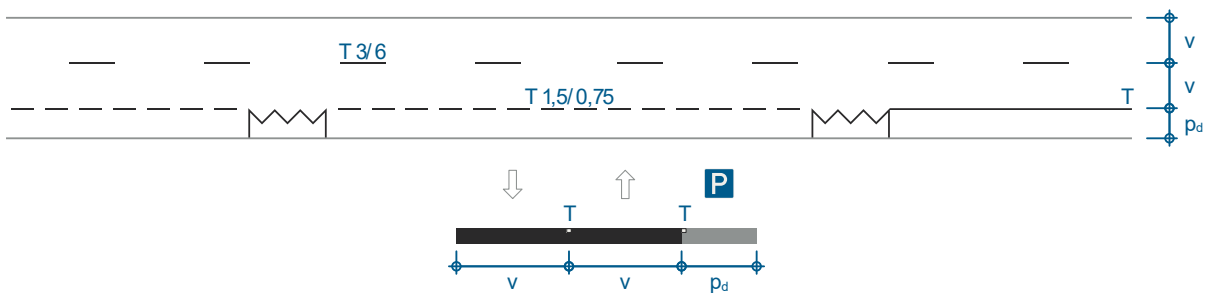


Obrázok 125: Parkovací pruh s bezpečnostným prúžkom, ktorý je vymedzený povrchom

Obrázok 126 a obrázok 127 uvádzajú vzor značenia parkovacieho pruhu vymedzeného vodorovným značením. V ľavej a strednej časti je vyznačený parkovací pruh v režime všeobecného parkovania a v pravej časti parkovací pruh v režime parkovania s obmedzením.



Obrázok 126: Parkovací pruh s bezpečnostným prúžkom, vymedzený vodorovným značením

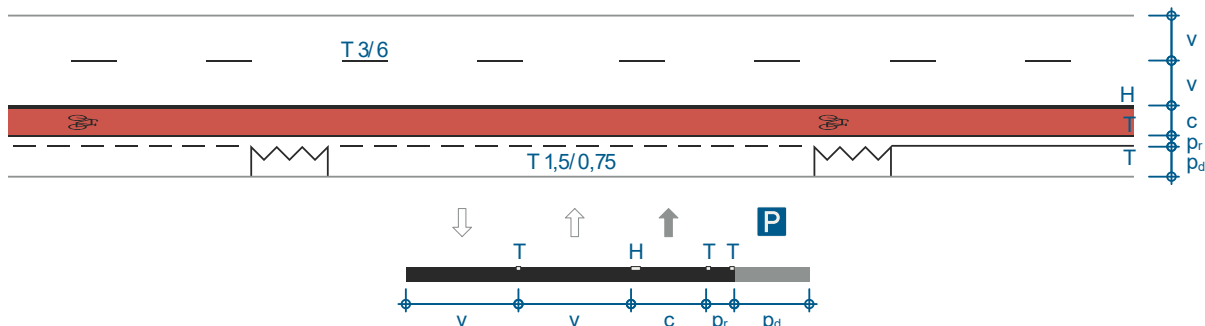


Obrázok 127: Parkovací pruh bez bezpečnostného prúžku, vymedzený vodorovným značením

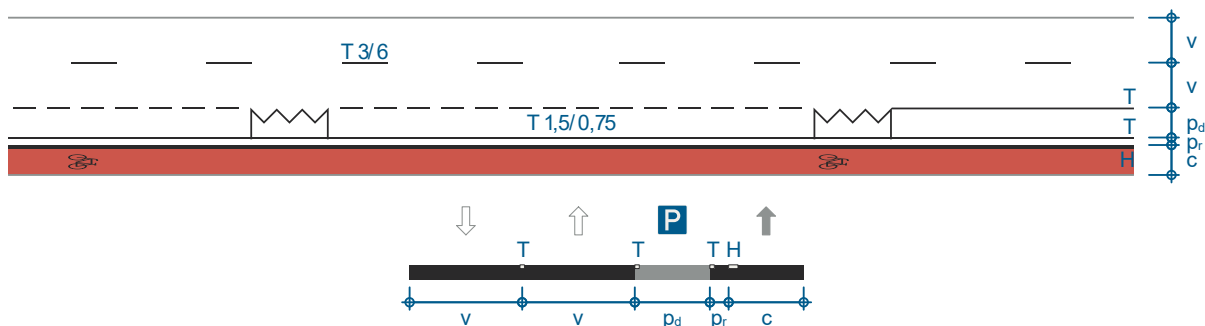


Obrázok 128 až obrázok 130 uvádzajú vzory značenia parkovacieho pruhu vymedzeného vodorovným značením, popri ktorom vedie cyklistický pruh, resp. ochranný pruh pre cyklistov (len obrázok 128). V ľavej a strednej časti je vyznačený parkovací pruh v režime všeobecného parkovania a v pravej časti parkovací pruh v režime parkovania s obmedzením.

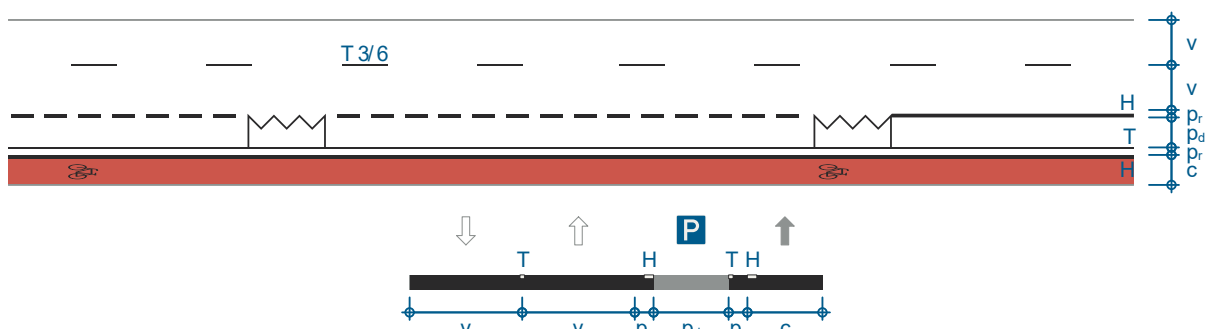
Tieto vzorové schémy možno prispôbiť aj na vyznačenie jednotlivých parkovacích miest v súbehu s cyklistickým pruhom, resp. ochranným pruhom pre cyklistov.



Obrázok 128: Parkovací pruh vedľa cyklistického pruhu, vymedzený vodorovným značením: cyklistický pruh na strane jazdných pruhov



Obrázok 129: Parkovací pruh vedľa cyklistického pruhu, vymedzený vodorovným značením: parkovací pruh na strane na strane jazdných pruhov

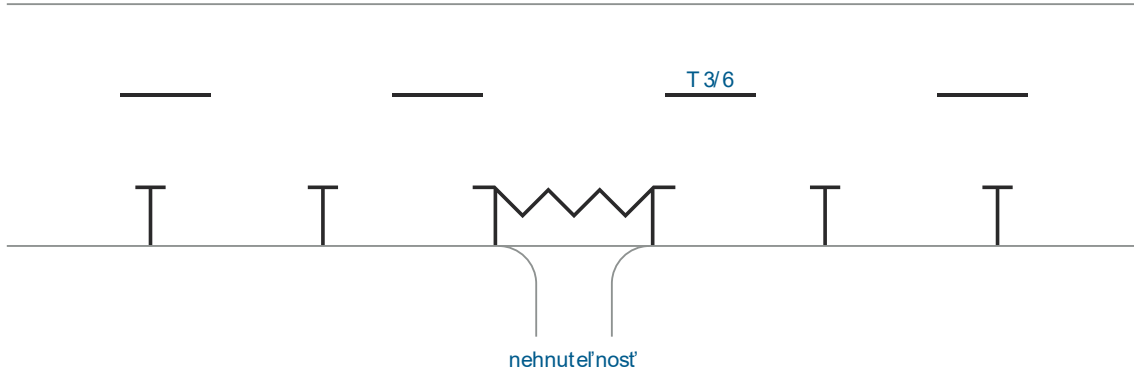


Obrázok 130: Parkovací pruh vedľa cyklistického pruhu, vymedzený vodorovným značením: parkovací pruh na strane na strane jazdných pruhov, s bezpečnostným prúžkom aj po ľavej strane

Na jednotlivých vzorových schémach vyššie možno podľa potreby nahradiť cikcak čiaru vyšrafovaným priestorom.

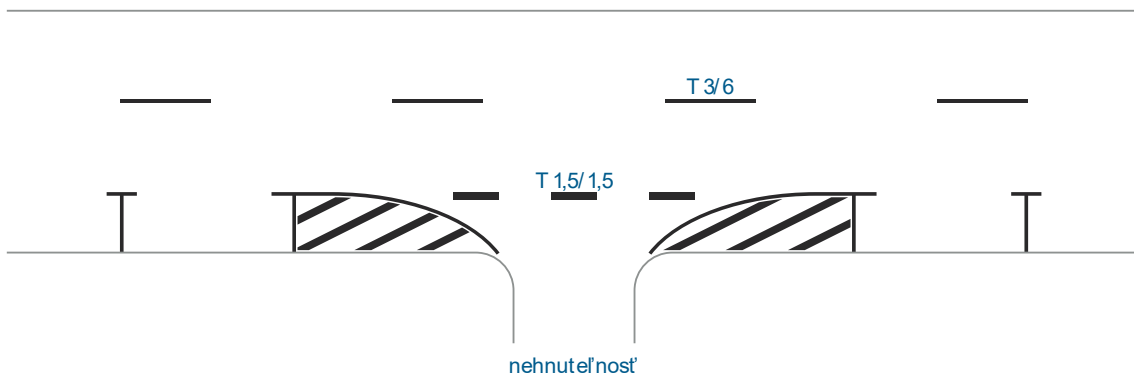
### 6.1.4 Vjazdy na príľahlú nehnuteľnosť medzi parkovacími miestami

Ak sa v rade parkovacích miest, najmä s pozdĺžnym státím, nachádza vjazd na príľahlú nehnuteľnosť, tento nemusí byť pre miestne neznalých vodičov ľahko rozoznateľný a môže byť, aj vzhľadom na svoju dĺžku a spôsobom vyznačenia, zameniteľný s parkovacím miestom. Aby sa predišlo zámene, vyznačuje sa na takomto mieste Z 621 Cikcak čiara, a to v polohe ako uvádza obrázok 131.



Obrázok 131: Značenie vjazdu na nehnuteľnosť medzi parkovacími miestami

Ak ide o taký vjazd na príľahlú nehnuteľnosť, ktorý je v nezanedbateľnej miere využívaný vozidlami alebo je z iných dôvodov potrebné uplatniť všeobecnú úpravu cestnej premávky o zákaze zastavenia a státia (napr. vjazd do domova dôchodcov, kde je nutný neustále voľný vjazd pre prístup sanitky), vyznačuje sa takýto vjazd v zmysle 3.4.1 vodorovnými značkami ako uzlový bod, a to aj na úkor počtu parkovacích miest. Tým sa tiež zaručí jeho jednoznačná rozoznateľnosť a nezameniteľnosť s parkovacím miestom. Vzor značenia uvádza obrázok; v tomto prípade sa Z 621 Cikcak čiara nepoužíva.



Obrázok 132: Značenie vjazdu na nehnuteľnosť medzi parkovacími miestami – významný vjazd

## 6.2 Označovanie vertikálnych spomaľovačov a vyvýšených priestorov

### 6.2.1 Vertikálne spomaľovače

Vertikálnymi spomaľovačmi sú stavebné vyvýšenia vozovky (približne) sínusového profilu, bez ohľadu na to, či ide o konštrukciu vozovky, prefabrikáty pripevnené k vozovke alebo iné riešenie.

Vertikálne spomaľovače sa musia označiť vodorovnou značkou v mieste výškového prechodu. Podľa tohto článku sa označia aj veľmi krátke vyvýšené premávkové priestory, ktorých dĺžka (vodorovná časť bez nájzdov) je  $\leq 2,4$  m.

Vertikálne spomaľovače sa majú navrhovať na zistenú rýchlosť  $v_{85}$ , pričom táto nemá byť oproti najvyššej dovolenej rýchlosti v blízkom okolí nižšia o viac ako 10 km/h a zároveň nemá byť nikdy nižšia ako 20 km/h.

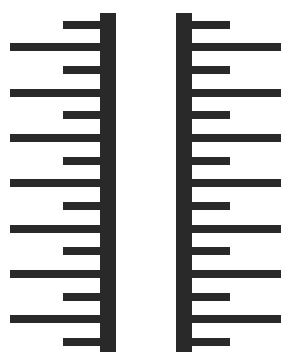
Spomaľovače sa z oboch strán označujú pozdĺžnymi pruhmi a priečnou čiarou podľa [T5], VL 652-50, pozri tiež obrázok 133. Značka sa vyznačuje z oboch strán spomaľovača v celej šírke okrem okrajových častí do cca 0,50 m od okraja.

Jednotlivé parametre uvádza tabuľka 15. Hrúbka pozdĺžnych čiar je 0,10 m, hrúbka priečnej čiary je 0,20 m. Priečna čiara sa smie alternatívne vynechať a namiesto toho predĺžiť hodnoty parametrov  $a$  a  $b$  o 0,10 m. Význam parametrov je nasledovný:

- $a$  – dĺžka krátkeho pruhu,
- $b$  – rozdiel dĺžky krátkeho a dlhého pruhu (t. j.  $a + b$  je dĺžka dlhého pruhu)
- $c_1$  – vzdialenosť medzi začiatkom výškového prechodu a začiatkom dlhého pruhu,
- $c_2$  – vzdialenosť medzi priečnou čiarou a vrcholom spomaľovača
- $d$  – dĺžka výškového prechodu (t. j.  $2d$  je dĺžka spomaľovača).

Tabuľka 15: Parametre označenia vertikálneho spomaľovača (m)

rýchlosť $v_{85}$	prevýšenie	$a$	$b$	$c_1$	$c_2$	$d$
20 km/h	0,08	0,20	0,30	0,15	0,15	1,00
	0,12	0,30	0,40	0,40	0,40	1,70
30 km/h	0,08	0,30	0,40	0,40	0,45	1,75
	0,12	0,40	0,60	0,60	0,60	2,40
50 km/h	0,08	0,60	0,90	0,65	0,65	3,00
	0,12	0,90	1,40	1,40	0,60	4,50
60 km/h	0,08	0,80	1,20	0,90	0,90	4,00
	0,12	1,30	1,95	2,00	0,55	6,00



výškový profil vertikálneho spomaľovača

Obrázok 133: Vzor značenia vertikálneho spomaľovača (približne) sínusového profilu

Vodorovnými značkami sa však neoznačujú montované a obdobné spomaľovacie, ktoré nemajú sínusový profil, napr. montážne spomaľovacie prahy alebo ktoré nezasahujú do celej šírky vozovky a umiestňujú sa spravidla v osi jazdného pruhu tak, aby ich bolo možné plynulo prechádzať najvyššou dovolenou rýchlosťou, napr. tzv. berlínske podušky.

### 6.2.2 Nájazdy do vyvýšených premávkových priestorov

Vyvýšenými premávkovými priestormi sú priestory, kde je vozovka na istom úseku alebo mieste (napr. v križovatke s prednosťou sprava) zvýšená oproti okoliu, pričom sa do tohto priestoru vchádza cez prechodový úsek (približne) sínusového profilu.

Nájazdy krátkych do vyvýšených premávkových priestorov sa majú navrhovať na zistenú rýchlosť  $v_{85}$ , pričom táto nemá byť nižšia oproti najvyššej dovolenej rýchlosti v blízkom okolí o viac ako 10 km/h a zároveň nemá byť nikdy nižšia ako 30 km/h.

Nájazdy do vyvýšených premávkových priestorov sa musia označiť vodorovnou značkou. Neoznačujú sa však nájazdy do vyvýšených priestorov cez skosený obrubník a pod., resp. nájazdy do vyvýšených priestorov, do ktorých sa odbočuje nízkymi rýchlosťami a vyvýšenie je očakávateľné, napr. vjazdy do obytnej zóny, na príľahlú nehnuteľnosť a pod.

Podľa dĺžky bez nájazdu (výškového prechodu) sa nájazdy do vyvýšených premávkových priestorov delia a označujú nasledovne:

- mini: < 2,4 m – ako vertikálne spomaľovače podľa 6.2.1,
- krátke: 2,4 – 10 m – značkou podľa [T5], VL 652-52,
- dlhé: > 10 m – značkou podľa [T5], VL 652-53.

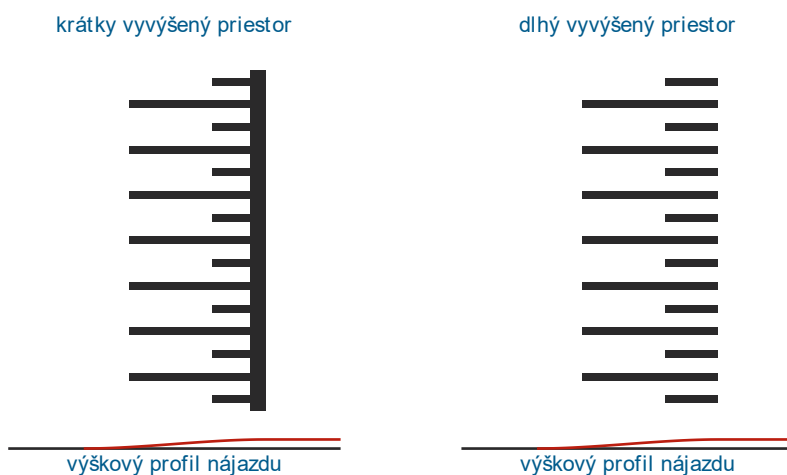
Nájazdy do krátkych vyvýšených premávkových priestorov sa vyznačujú pozdĺžnymi pruhmi a priečnou čiarou, nájazdy do dlhých vyvýšených premávkových priestorov sa vyznačujú len pozdĺžnymi pruhmi. Značka sa vyznačuje v celej šírke okrem okrajových častí do cca 0,50 m od okraja.

Jednotlivé parametre uvádza tabuľka 16. Hrúbka pozdĺžnych čiar je 0,10 m, hrúbka priečnej čiary je 0,20 m; pri dlhých vyvýšených priestoroch sa priečna čiara nevyznačuje a hodnoty parametrov  $a$  a  $b$  sa predlžujú o 0,10 m. Význam parametrov je nasledovný:

- $a$  – dĺžka krátkeho pruhu,
- $b$  – rozdiel dĺžky krátkeho a dlhého pruhu (t.j.  $a + b$  je dĺžka dlhého pruhu)
- $c$  – vzdialenosť medzi začiatkom výškového prechodu a začiatkom dlhého pruhu,
- $d$  – dĺžka výškového prechodu.

Tabuľka 16: Parametre označenia nájazdu do vyvýšeného premávkového priestoru (m)

rýchlosť $v_{85}$	prevýšenie	$a$	$b$	$c$	$d$
30 km/h	0,08	0,20	0,40	0,20	1,00
	0,12	0,30	0,70	0,30	1,50
50 km/h	0,08	0,50	1,20	0,50	2,40
	0,12	0,80	1,70	0,80	3,50
60 km/h	0,08	0,70	1,60	0,70	3,20
	0,12	1,05	2,20	1,05	4,50



Obrázok 134: Vzor značenia nájazdu do vyvýšeného premávkového priestoru

Krátke vyvýšené premávkové priestory slúžia na prechádzanie chodcov alebo cyklistov cez vozovku, a to buď s vyznačením Z 610 resp. Z 612 alebo bez ich vyznačenia. V prípade vyznačenia musí byť vzdialenosť medzi priechodom pre chodcov alebo cyklistov a priečnou čiarou väčšia alebo rovná hodnote parametra  $a$ . Ak krátky vyvýšený priestor neslúži na prechádzanie chodcov alebo cyklistov, smie sa priečna čiara vynechať a namiesto toho predĺžiť hodnoty parametrov  $a$  a  $b$  o 0,10 m.