

Princípy a používanie dopravného značenia

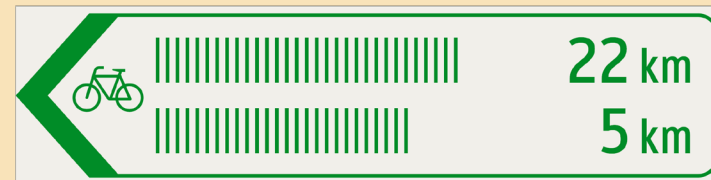
pre cyklistickú premávku podľa TP 117 a TP 118

Časť 1

Prehľad predpisov a východiská ich spracovania

Nové a revidované TP a VL

- › Základný rámec používania dopravného značenia:
 - TP 117 Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení (01/2023)
- › Podrobnejšia úprava komplexných problematík:
 - TP 118 Zásady používania vodorovných dopravných značiek (01/2023)
 - TP 069 Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest (01/2022)
 - TP 086 TP pre označovanie atraktivít cestovného ruchu (03/2022)
 - do budúca ďalšie (smerové značenie, svetelné signály...)
- › Presné tvary a rozmery, výrobnotechnické požiadavky:
 - VL 6.1 až VL 6.4 (01/2023)
- › Viaceré predpisy bude ešte potrebné aktualizovať.



Nové a revidované TP a VL

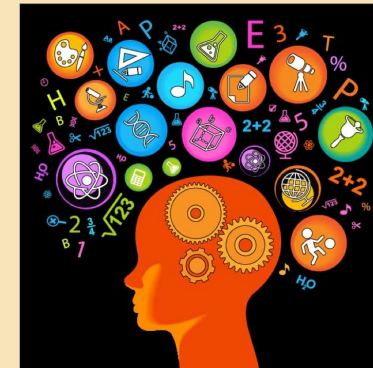
- › Účelom je, aby sa dopravné značenie používalo:
 - jednotným spôsobom a s jednoznačným významom pre účastníkov cestnej premávky,
 - tak, aby zmysluplne dopĺňalo všeobecnú úpravu cestnej premávky, s cieľom jej čo najvyššej bezpečnosti a plynulosti.
- › Východiská:
 - platná legislatíva a medzinárodné zmluvy,
 - publikované výsledky výskumu – reflektované v technických predpisoch vyspelých krajín.

Platná legislatíva a medzinárodné zmluvy



- › Legislatíva je záväzná a nadradená všetkým ostatným predpisom.
- › Medzinárodné zmluvy, ktorými je Slovenská republika viazaná, sú nadradené aj našej legislatíve.
 - V danej problematike najmä Viedenský dohovor o cestnej premávke, Viedenský dohovor o cestných značkách a signáloch a na ne nadväzujúce zmluvy, najmä Európske dohody k VD a Protokol o vodorovných značkách
- › Legislatíva je orientovaná na účastníka, nie na projektanta: ten musí z významu spätne odvodzovať použitie, čo je pomerne náročné, najmä pri zohľadnení vzájomných väzieb a závislostí.
- › TP preto popisujú a vysvetľujú tieto väzby a uvádzajú odkazy na legislatívu (poznámky pod čiarou).

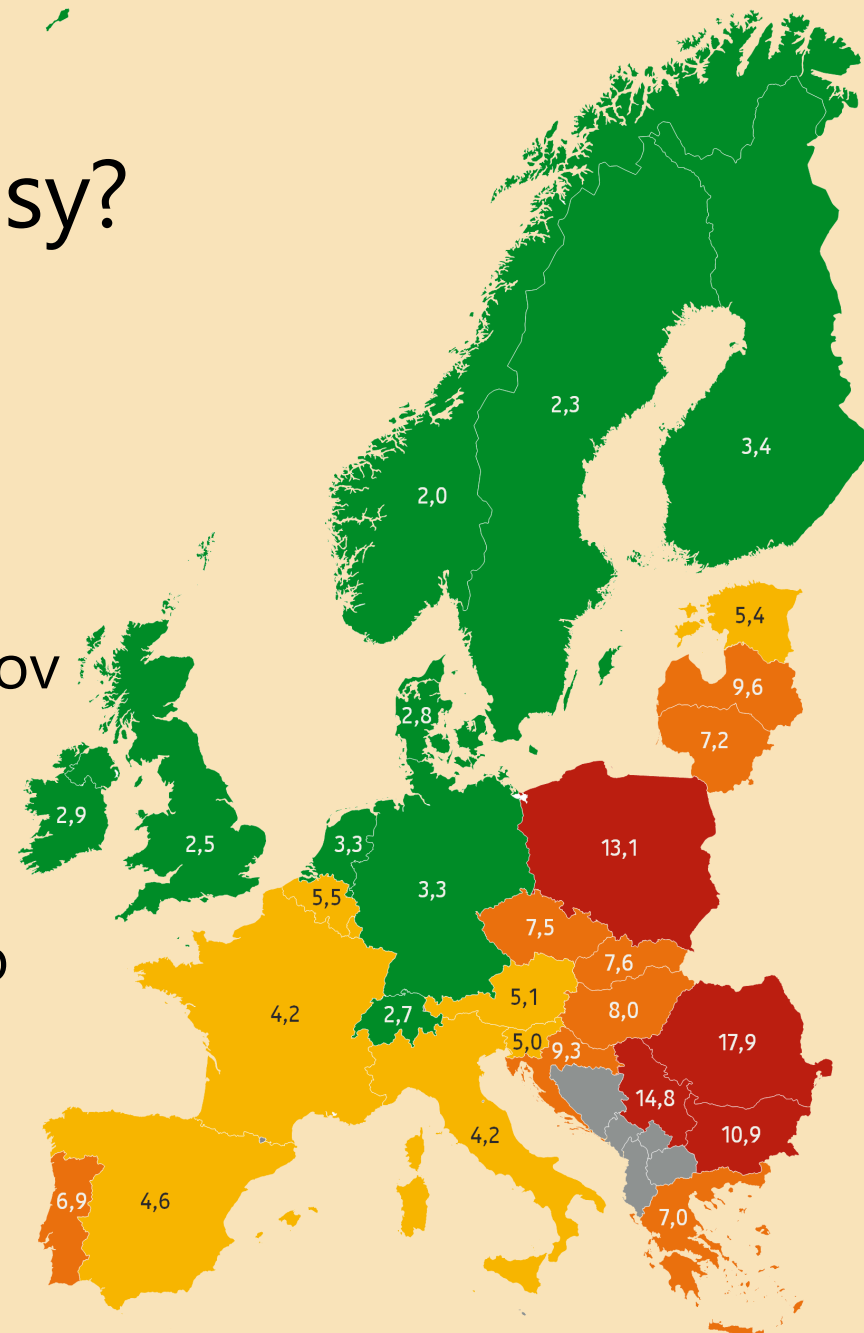
Publikované výsledky výskumu



- › Dosiahnutie požadovaných výsledkov si vyžaduje riadiť sa preukázanými a objektívnymi faktami. Intuícia často klame. Osobné skúsenosti sú fajn, ale vždy sú z princípu obmedzené v porovnaní s „big data“, ktoré ani obvykle nemáme ako získať.
- › Spracovanie výskumu je však priam syzifoská práca, ak máme začínať „od nuly“ a ide vlastne o „vynachádzanie kolesa,“ lebo:
 - Veľká časť európskych krajín v skutočnosti prenáša výsledky vedeckého výskumu do svojich technických smerníc, ktoré pravidelne aktualizujú.
 - Pravidlá cestnej premávky, reálie, vozový park atď. sú najmä v stredo-západnej Európe veľmi podobné našim. Aj fyzikálne zákony sú úplne rovnaké.
- › Preto bolo rozhodnuté vychádzať z už overených predpisov.

OK, ale odkiaľ prevziať predpisy?

- › Preferovať krajiny s najvyššími bezpečnostnými ratingami: učme sa od najlepších.
 - Top štáty sú SE, IE, DK, ES, DE, NL, mimo únie NO, CH, UK (časť pozitívnych vplyvov ale pripadá na kvalitu cestnej siete a vozového parku).
 - Ak si treba vybrať, vhodnejšie budú geograficky a kultúrne bližšie krajiny. Do úvahy treba brať aj jazykovú bariéru.



Závěrečná preferencia

› Holandsko a Nemecko

- Zavážili aj jazykové možnosti pre ďalšie štúdium (veľa ľudí v SK vie nemecky), či spoločné základy (CS dopravné inžinierstvo bolo pôvodne postavené na nemeckých základoch, hoci sa od tých čias miestami trochu „utrhlo z pántov“) a v mnohých aspektoch blízka legislatíva.
- V prípade upokojenej premávky a cyklistiky je NL jasná voľba.
- Do istej miery boli brané do úvahy aj predpisy z ďalších krajín, ale s veľkou opatrnosťou – jednotlivé systémy sú komplexné a „vytráhať“ z nich jednotlivé ustanovenia bez zachovania väzieb môže byť zradné.

Vzt'ah k predpisom na navrhovanie infraštruktúry

- › TP 117 rieši dopravné značenie, nie navrhovanie infraštruktúry.
- › Často však musí uvádzať isté požiadavky na infraštruktúru. Ide o požiadavky *sine qua non*, nie o požiadavky na stavebno-technické riešenie.
- › Takáto požiadavka znamená:
 - Opatrenie, ku ktorému sa vzťahuje, sa smie vykonať len ak sú splnené predpoklady stavebného riešenia. V opačnom prípade sa opatrenie nesmie vykonať.
 - TP ale nehovorí, čo s tým, je to na projekantovi. Buď aplikuje iné opatrenie, alebo nájde vhodné stavebné riešenie alebo zvolí iný prístup (inú organizáciu premávky) atď.

Časť 2

TP 117/118 – Štruktúra, všeobecné a konkrétne zásady; východiská pre cyklistickú infraštruktúru

Technické podmienky TP 117

- › Spoločný rámcový predpis pre dopravné značenie
 - › Všeobecné zásady:
 - základné zásady používania dopravného značenia
 - zásady pre jednotlivé problematiky – napr. prednosť v jazde, cyklistická infraštruktúra...
 - jednoduchšie problematiky sú riešené úplne, pre komplexnejšie je stanovený rámec, ktorý bude potrebné do detailu upraviť v samostatných predpisoch (veľký rozsah!)
 - › Konkrétne zásady:
 - zvislé dopravné značky (+VL 6.1)
 - vodorovné dopravné značky (+VL 6.2)
 - svetelné signály a svetelné signalizačné zariadenia (+VL 6.3)
 - vodiace dopravné zariadenia (+VL 6.4)

Základné zásady

› Od týchto zásad sa odvíja všetko ostatné. Pri každom uvažovaní o miestnej úprave majú byť dodržané.

› 6 základných zásad:

- zásada nevyhnutnosti
- zásada jednoduchosti
- zásada jednoznačnosti
- zásada konzistentnosti
- zásada špecifickosti
- zásada nenulovej regulácie



› K tomu prislúchajú ešte implementačné zásady.

› 1. Zásada nevyhnutnosti

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

› 2. Zásada jednoduchosti

- Dopravné značenie smie poskytovať len také informácie, ktorých znalosť je pre účastníkov cestnej premávky potrebná pre bezpečnú a plynulú jazdu, pričom tieto informácie musia byť vyjadrené čo najjednoduchším a súčasne ľahko pochopiteľným spôsobom.

› 3. Zásada jednoznačnosti

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

› 4. Zásada konzistentnosti

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

› 5. Zásada špecifickosti

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

› 6. Zásada nenulovej regulácie

- Nesmú sa používať sa také zvislé regulačné značky, ktoré nemenia právny stav.
- Predpis pripúšťa dve špecifické výnimky z tejto zásady.

Všeobecné zásady pre jednotlivé problematiky

- › Prednosť v jazde
- › Križovatky s riadenou premávkou
- › Riadenie premávky svetelnými signálmi mimo križovatiek
- › Priecestia
- › **Pešia a cyklistická infraštruktúra**
- › Pravidelná verejná doprava osôb a zmluvná doprava osôb
- › Zriaďovanie zón (zónové značky)
- › Orientačné značenie a náhradné a obchádzkové trasy
- › Vedenie premávky pozdĺžnymi čiarami
- › Statická premávka
- › Premenné dopravné značky

Konkrétne zásady

- › Osobitne pre ZDZ, VDZ, SSZ/svetelné signály a vodiace zariadenia
- › Rozsah:
 - tvary, rozmery a ich aplikácia
 - písma, texty a ich použitie
 - spôsob umiestnenia/vyznačenia na ceste
 - vzájomné kombinovanie
 - podrobné zásady pre jednotlivé značky a ich skupiny – teda to, čo bývalo v minulosti vo vyhláške, avšak omnoho podrobnejšie

Technické podmienky TP 118

- › Stanovuje podrobnosti o používaní VDZ – dopĺňa TP 117.
 - ďalším doplnením o VDZ je TP 069 pri prácach na ceste
- › Obsah je rozdelený nie podľa značiek, ale podľa oblasti použitia, pričom rieši komplexné použitie rôznych značiek:
 - Spoločné ustanovenia pre všetky použitia
 - Medziuzlové úseky (medzi „križovatkami“ v zmysle STN, nie zákona)
 - Uzlové body („križovatky“ v zmysle STN, nie zákona)
 - **Špeciálna infraštruktúra (verejná doprava, cyklisti)**
 - Iné značenie (parkovanie, označenia)
- › Množstvo vzorov – prevažuje grafika a tabuľky nad textom.
- › Spolu s VL 6.2 je určená detailná geometria VDZ.

Východiská TP pre cyklistickú infraštruktúru

- › Základné zásady a implementačné zásady požadujú:
 - venovať zvláštnu pozornosť ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
 - zvýhodňovať spôsoby dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, oproti spôsobom, ktoré sú k nemu menej šetrné.
- › Z toho vyplýva požiadavka na aplikovanie riešení na:
 - **ochranu** cyklistov (bezpečnosť),
 - **zvýhodňovanie** cyklistov (plynulosť).
- › Pešia a cyklistická infraštruktúra je riešená v spoločnej kapitole vzhľadom na úzky súvis oboch problematík.
- › Ďalšie osobitné ustanovenia sú pre SSZ a statickú premávku.

Úpravy existujúcich TP/TKP od 01/2023

- › Na zaistenie konzistencie od 01/2023 boli z nasledujúcich TP/TKP vypustené a nahradené niektoré články:
 - TP 007 – Projektovanie okružných križovatiek (...)
 - TP 015 – Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách
 - TP 018 – Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy (...)
 - TP 048 – Navrhovanie debarierizačných opatrení (...)
 - **TP 085 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry**
 - TP 100 – Projektovanie turbo-okružných križovatiek
 - TP 104 – Zaťažiteľnosť cestných mostov a lávok
 - TP 105 – Použitie smerových stĺpikov a odrážačov
 - TKP 11 – Dopravné značenie

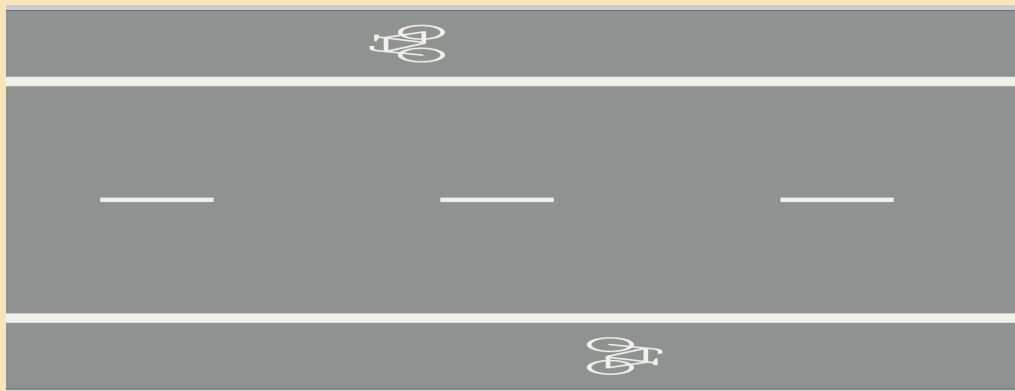
Úpravy TP 085 od 01/2023

- › Boli vypustené články:
 - v článku 4.1 prvá a druhá odrážka a prvé dva riadky tabuľky 5,
 - v článku 5.2 ustanovenia o oddelení pruhov,
 - komplet články 4.11, 5.1, 5.3, 7, 8.1, 8.3, 8.4, 8.6, 8.10 a 9
- › Postupuje sa podľa:
 - ustanovení TP 117 a TP 118 – zoznam vid' v TP 117 čl. 1.8
 - príslušných vzorových listov vo VL 6.1 až VL 6.4
- › Ide o prechodné opatrenie: v skutočnosti je potrebná komplexná revízia TP 085.

Časť 3

Pozdĺžna cyklistická infraštruktúra

Cyklistický pruh



označenie zvislou Z 221:



- znamená **povinný** cyklopruh,
- len pri dodržaní stanovených podmienok, napr. minimálna šírka 2,0 m

- › vždy jednosmerný
- › hrubá (0,25 m) súvislá čiara
- › symbol bicykla pred a za križovatkou a v intervaloch 50-100 m v obci, 250-500 m mimo obce
- › šírka 2,0 – 2,5 m vrátane čiar; pri priestorových obmedzeniach $\geq 1,75$ m
- › na všeobecné pruhy musí zostať $\geq 3,00$ m v obci a $\geq 3,25$ m mimo obce

Ochranný pruh



neoznačuje sa zvislou Z 221

netvorí samostatný pruh: je
súčasťou všeobecného jazdného
pruhu

- › vždy jednosmerný
- › tenká (0,12 m) prerušovaná čiara 1,0/1,0 m
- › symbol bicykla pred a za križovatkou a v intervaloch 50-100 m v obci, 250-500 m mimo obce
- › šírka $\geq 1,50$ m; pri priestorových obmedzeniach $\geq 1,25$ m; možné rozšírenie, ak nadväzuje na cyklopruh
- › minimálne zostatkové šírky jazdných pruhov:

jednosmerný	2,25 m,
dva protismerné	2,75 m,
obojsmerný	4,50 m.

Cestička pre cyklistov - jednosmerná



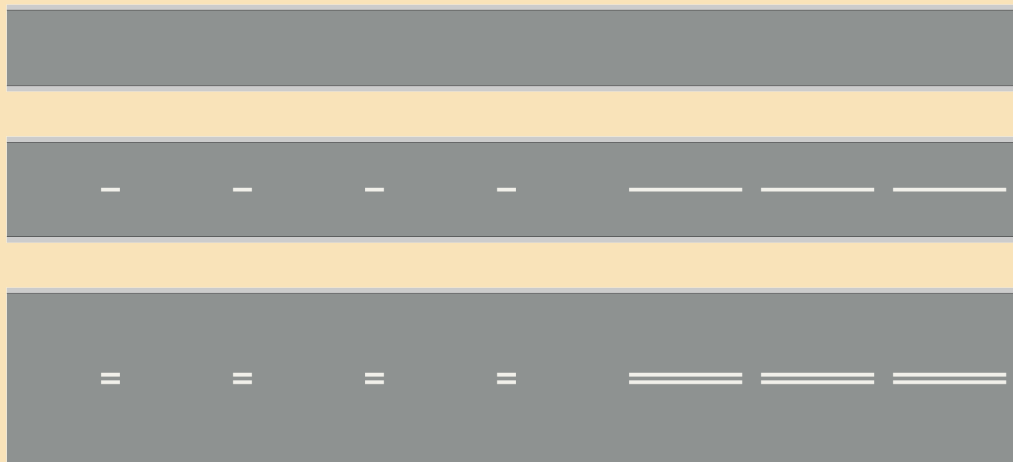
označenie zvislou Z 221:



- znamená **povinnú** cestičku,
- len pri dodržaní stanovených podmienok, napr. šírka $\geq 2,0$ m

- › bez vodorovných značiek
- › voliteľne symbol bicykla na začiatku, za križovatkou atď., ďalej sa už neopakuje (iba ak kvôli chodcom)
- › podľa potreby čakacia čiara v tvare trojuholníkov tam, kde cyklista musí dať prednosť v jazde; analogicky spomaľovacia čiara (blesk)
- › typicky ako segregovaná cestička pozdĺž cesty

Cestička pre cyklistov - obojsmerná



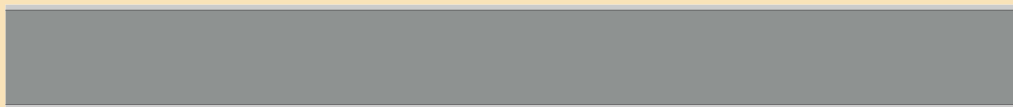
označenie zvislou Z 221:



- znamená **povinnú** cestičku,
- len pri dodržaní stanovených podmienok, napr. šírka $\geq 2,5$ m

- › pri šírke $\geq 2,50$ m prípustná stredová čiara:
 - tenká (0,10 m)
 - kadencia 0,5/3,0 m
 - varovná čiara 3,0/0,5 m
- › pri šírke $\geq 4,50$ m prípustná dvojité stredová čiara
- › NIKDY sa neznačí súvislá stredová čiara
- › symboly bicykla, čakacej čiary, spomaľovacej čiary analogicky ako na jednosmernej cestičke

Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov



označenie zvislou Z 222:



- **vždy povinná cestička,**
- musia sa dodržať stanovené podmienky

- › bez vodorovných značiek
- › bez podfarbenia
- › minimálna šírka:
 - v obci 2,50 m
 - mimo obce 2,00 m
- › v zásade núdzové riešenie (nemá sa preferovať)
- › alternatíva pri nedostatočnej šírke – cestička pre chodcov s povolením vjazdu cyklistov

Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov



označenie zvislou Z 223:



- znamená **povinnú** cestičku,
- len pri dodržaní stanovených podmienok, napr. šírka $\geq 2,5$ m

› VDZ:

- okrajová čiara súvislá tenká (0,10 m)
- na pruhu pre cyklistov značenie ako na cestičke pre cyklistov
- odporúča sa podfarbenie

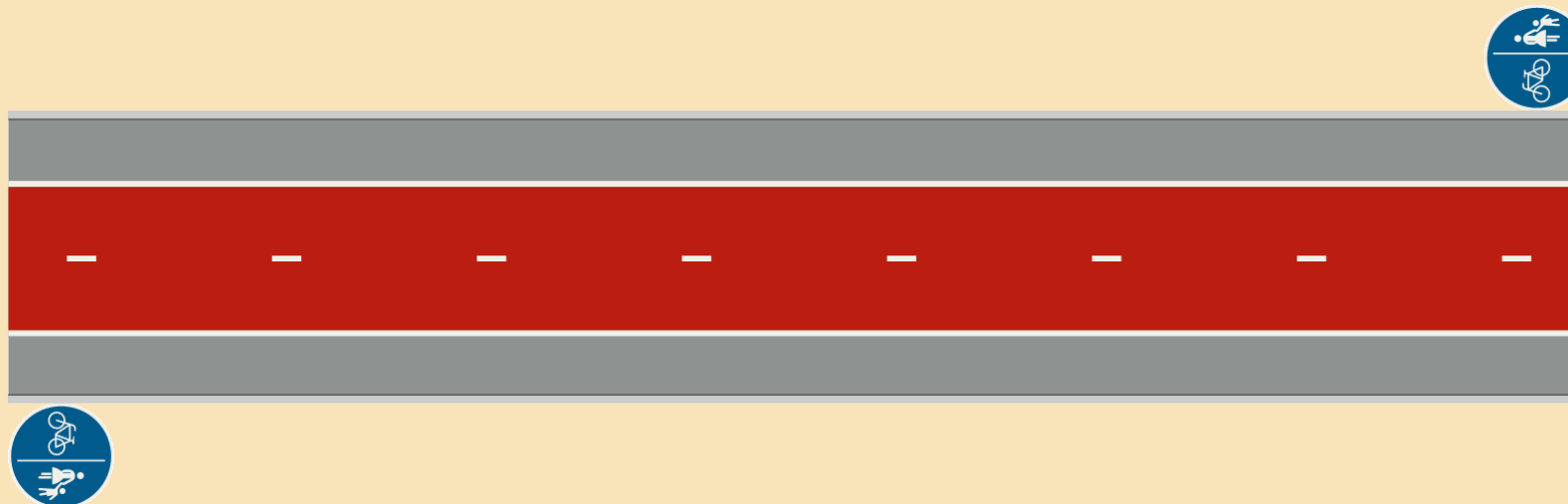
› minimálna šírka pruhu pre cyklistov:

- jednosmerná premávka 1,5 m
- obojsmerná premávka 2,0 m (pozor: stredová čiara až $\geq 2,5$ m)

› žiadne taktilné prvky na oddelenie oboch pruhov

Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov

- › V princípe môžu existovať dva pruhy pre chodcov, analogicky ako pri chodníkoch. Nie naopak!
- › Zásada je, že cyklisti sú potom v strede a chodci na okrajoch.
 - všeobecná zásada usporiadania premávkových priestorov: rýchlejšia premávka bližšie k stredu, pomalšia (a zraniteľnejšia) bližšie k okraju
- › Na Z 223 sa vyznačuje pruh pre chodcov len po pravej strane.



Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov

- › Za oddelenú cestičku sa považuje len priestor s pruhmi pre chodcov a pruhmi pre cyklistov, oddelené vodorovným značením.
 - vyplýva to zo zákona č. 8/2009 a vyhlášky č. 30/2020
- › Ak máme súbežne vedené priestory pre chodcov a cyklistov oddelené iným spôsobom (obrubník, vodiaci prah...), nejde o spoločnú cestičku:
 - v zásade je to cestička pre cyklistov, popri ktorej vedie chodník,
 - analogicky ako vozovka a chodník.

Povolenie jazdy cyklistov v buspruhu

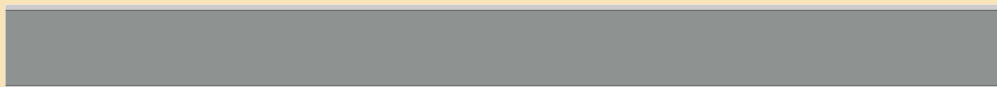


označuje sa zvislou Z 224
s dodatkovou tabuľkou Z 515



- › značenie ako buspruh:
hrubá súvislá čiara
- › symbol autobusu a symbol bicykla pred a za križovatkou a v intervaloch 100-200 m v obci, 500-1000 m mimo obce
- › šírka pruhu buď $\leq 3,50$ m alebo $\geq 4,75$ m (nič medzi tým!); pri šírke $\geq 4,75$ m možno vyznačiť ochranný pruh pre cyklistov
- › vždy jednosmerný

Povolenie jazdy cyklistov po chodníku

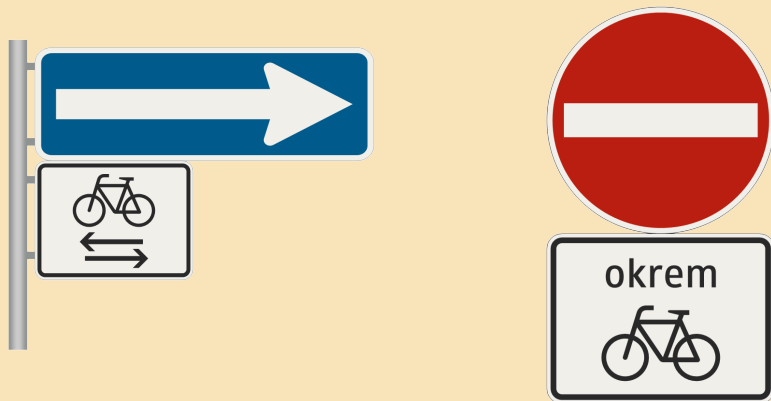


označuje sa zvislou Z 220
s dodatkovou tabuľkou Z 515



- › VDZ ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov = žiadne
- › nízke intenzity premávky chodcov aj cyklistov
- › dostatočná šírka na vzájomné vyhýbanie a predchádzanie (spravidla $\geq 2,0$ m, pri veľmi nízkych intenzitách prichádza do úvahy až $\geq 1,5$ m)

Povolenie jazdy cyklistov v protismere

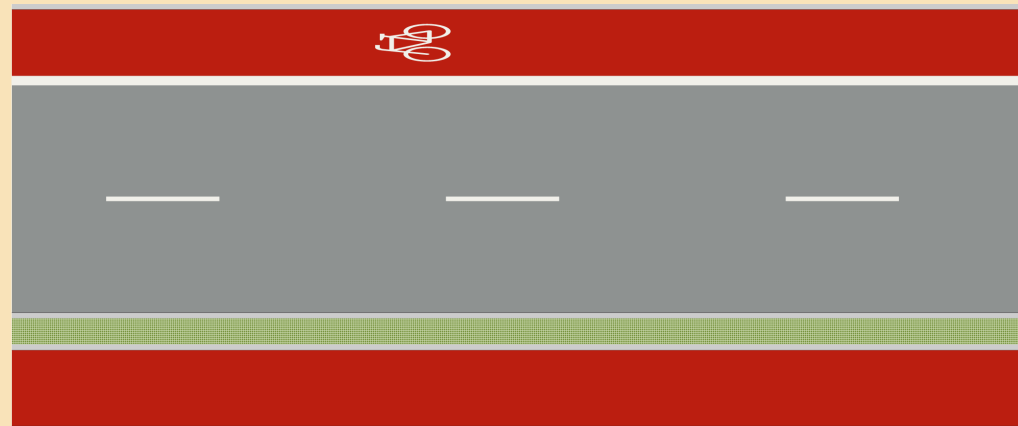


v prípade vyznačenia
cyklistického pruhu tento
nesmie byť označený
prostredníctvom Z 221 ako
povinný

- › dva varianty: s vyznačeným cyklistickým pruhom alebo bez neho
- › stanovené okrajové podmienky a požiadavky na značenie
 - napr. minimálne šírky, parkovanie len pozdĺžne po pravej strane, vertikálne spomaľovače a pod.
 - pri vyznačení cyklistického pruhu voľnejšie podmienky
- › treba najprv preveriť možnosť využitia chodníka (samostatne alebo zmiešane)

Jednosmerná CI pozdĺž cesty (pre každý smer)

- › Klasické riešenie cyklistickej infraštruktúry ako jednosmernej, umiestnenej po pravej strane vozovky pre jeden alebo oba premávkové smery.

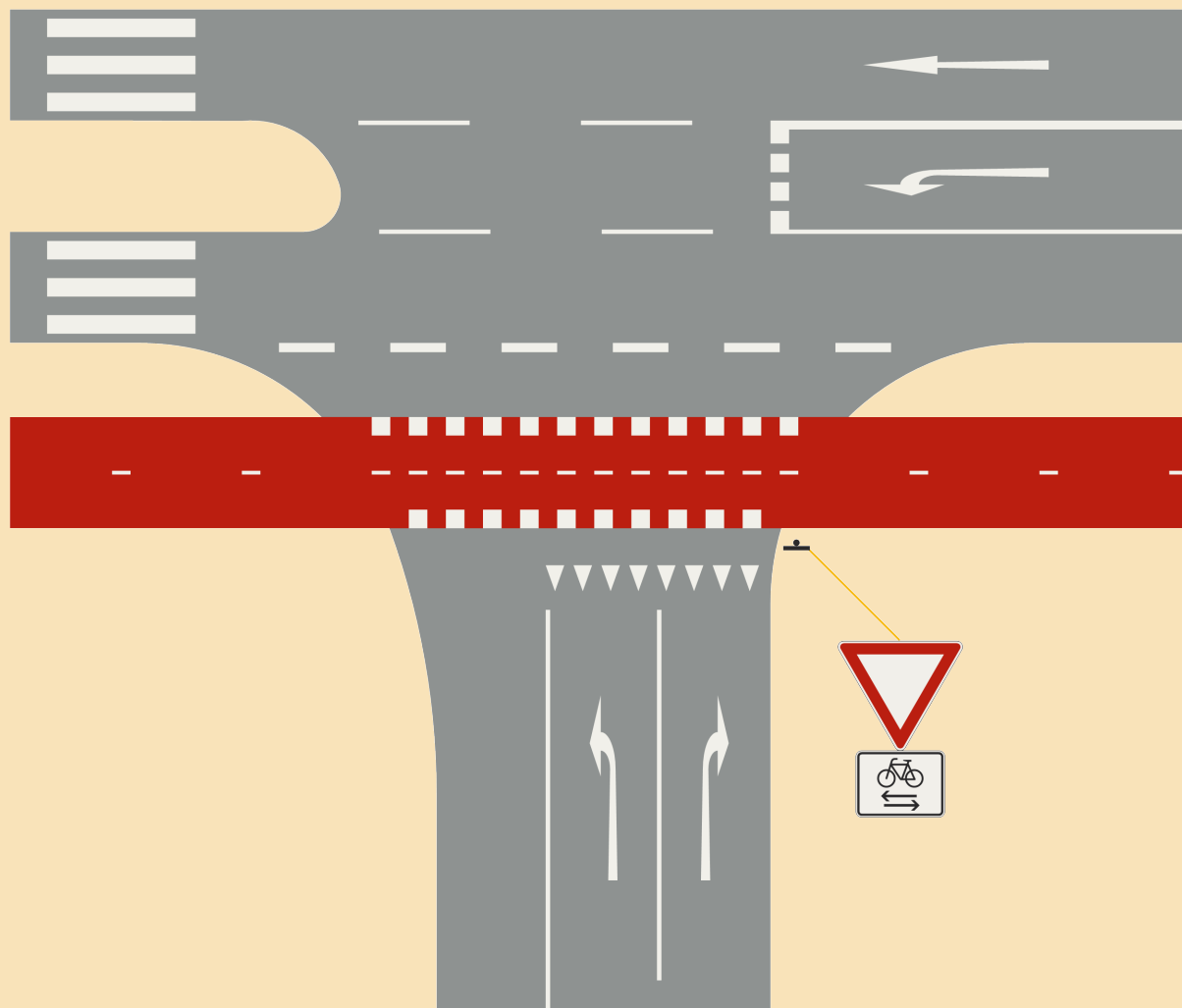


Obojsmerná (resp. ľavostranná) CI pozdĺž cesty

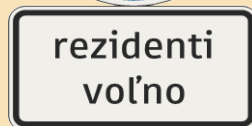
- › Obojsmerná alebo ľavostranne umiestnená cyklistická infraštruktúra pozdĺž cesty je najmä v obci spojená s istým rizikom, preto treba dodržať isté predpoklady, zvlášť v obci:
 - jednosmerný pruh po ľavej strane: šírka $\geq 2,25$ m a vylúčené parkovanie pozdĺž pruhu,
 - v prípade segregovanej cestičky vzdialenosť od vozovky $\geq 0,75$ m,
 - veľmi dobrá vzájomná viditeľnosť, obmedzený počet križovatiek a vjazdov na príľahlé nehnuteľnosti,
 - **v križovatkách musí mať cyklista prednosť v jazde** (t.j. takéto vedenie je prípustné len pozdĺž hlavnej cesty)

π

Obojsmerná (resp. ľavostranná) CI pozdĺž cesty



Povolenie jazdy iných vozidiel na cestičku/pruh



- › V princípe možné, avšak striktne obmedzené:
 - vo všeobecnosti možno na cestičku vpustiť mopedy
 - inak len veľmi obmedzený okruh účastníkov, pod podmienkou objektívnej potreby (napr. prístup na nehnuteľnosť)
- › Správcovi cesty / inžinierskych sietí, prevádzkovateľovi komunálnych služieb a pod. sa vjazd značkou osobitne nepovoľuje:
 - vjazd na základe oranžových majákov

Bicyklová cesta



› Cesta, nie cestička:

- cesta s osobitnými pravidlami, podobne ako napr. Cesta pre motorové vozidlá
- je do nej možné podľa potreby vpustiť ďalších účastníkov cestnej premávky (tabuľka Z 515) – typické použitie („auto ako host“)

› Zriaďovanie:

- výlučne v obci,
- žiadny tranzit, žiadna spojovacia funkcia pre motorové vozidlá,
- spravidla ulice s upokojeným charakterom nachádzajúce sa v hlavných smeroch cyklistickej premávky resp. (približne) paralelne s hlavnými ťahmi,
- aj pri povolení inej premávky majú byť cyklisti prevažujúci účastníci.

Bicyklová cesta – križovatky



- › Smú sa križovať len s:
 - inými bicyklovými cestami,
 - s cestami, z ktorých je vylúčená premávka motorových vozidiel,
 - s cestami s premávkou motorových vozidiel s veľmi nízkym dopravným významom,
 - uvedené neplatí na križovatke, kde bicyklová cesta začína/končí.
- › Prednosť v jazde:
 - prípustný režim všeobecnej úpravy („prednosť sprava“) aj režim miestnej úpravy dopravnými značkami,
 - ak sa bicyklovej ceste prideluje prednosť v jazde, použije sa Z 301 Križovatka s prednosťou v jazde, nie Z 302 Hlavná cesta



Bicyklová cesta – vylúčené opatrenia



- › Na bicyklovej ceste sú neprípustné:
 - pozdĺžne súvislé pruhové čiary,
 - špeciálne cestičky alebo pruhy pre cyklistov,
 - ochranný pruh pre cyklistov,
 - parkovacie miesta so šikmým alebo kolmým státím,
 - križovatky s riadenou premávkou (s výnimkou križovatky, kde bicyklová cesta začína alebo končí).
- › Bicyklová cesta je v zásade upokojený premávkový priestor, preto sa na nej nemajú aplikovať pokiaľ možno žiadne regulácie okrem prednosti v jazde a statickej premávky.

Časť 4

Priečna cyklistická infraštruktúra

Priečna infraštruktúra – križovanie vozovky

PRIECHOD PRE CYKLISTOV

- › neriadia sa svetelnými signálmi
- › striktné podmienky na zriaďovanie: rozhlády, intenzity, smerové vedenie a pod.
- › musí nadväzovať na primárnu cyklistickú infraštruktúru

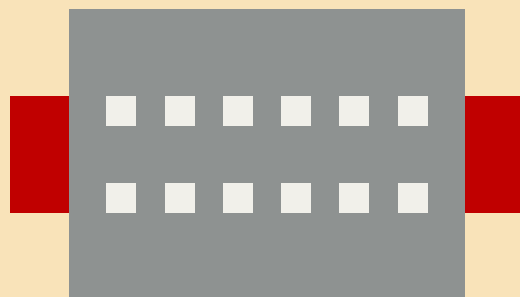
MIESTO NA PRECHÁDZANIE

- › riadia sa svetelnými signálmi
- › voľnejšie požiadavky na zriaďovanie (stále sa však požaduje napr. zmysluplná nadväznosť na cyklistickú infraštruktúru)

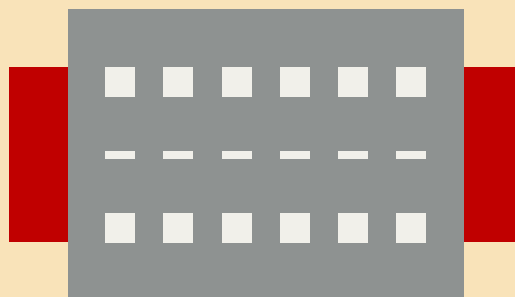
Kombinácia s chodcami:

kombinácia priechodu pre cyklistov s priechodom pre chodcov (primknutý vs. paralelný), spoločné alebo oddelené miesto na prechádzanie pre chodcov a cyklistov.

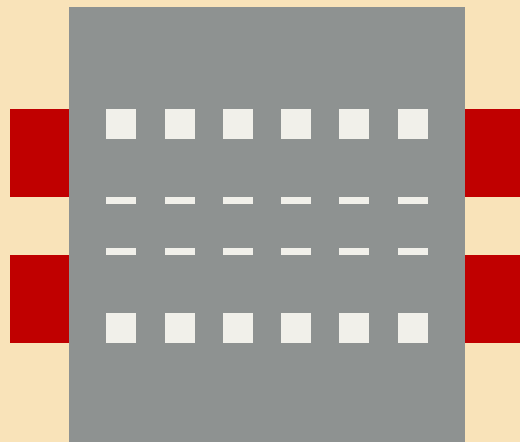
Priechod pre cyklistov - vyznačovanie



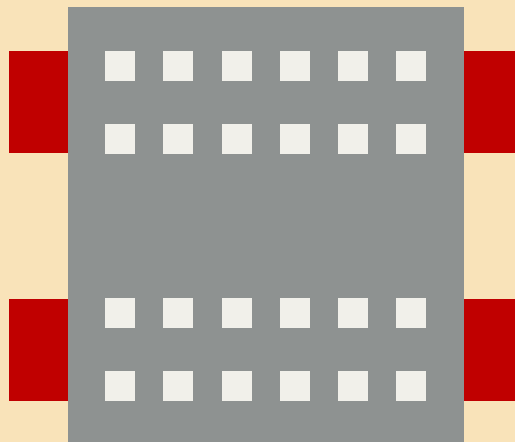
jednosmerný



obojsmerný, smerovo nerozdelený



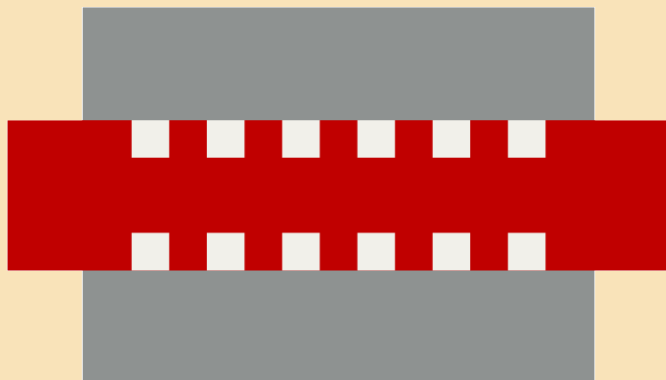
obojsmerný, smerovo rozdelený,
krátka separácia



obojsmerný, smerovo rozdelený,
dlhá separácia

- › značenie štvorcami 0,5 x 0,5 m vo vzdialenostiach 0,5 m
- › pri obojsmernom prechode sa vyznačuje stredová čiara tenká 0,5/0,5 m
- › ak sú protismerné časti smerovo rozdelené, v závislosti na vzdialenosti sa vyznačí zdvojená stredová čiara alebo dva jednosmerné priechody

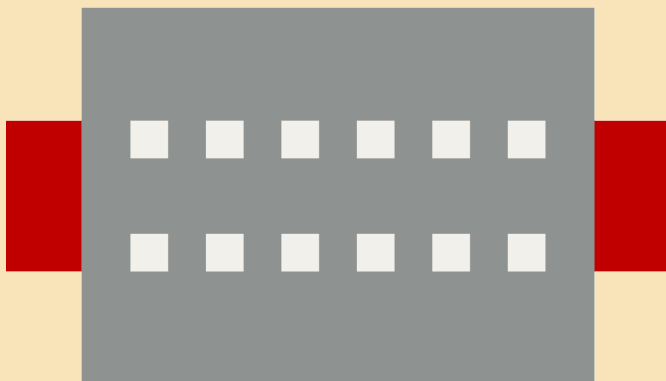
Priechod pre cyklistov – označenie/podfarbenie



s prednosťou v jazde
(pozdĺž hlavnej cesty)



- › Ak **MÁ** cyklista prednosť v jazde (pozdĺž hlavnej cesty):
 - červené podfarbenie
 - Z 201 (príp. Z 202) + Z 513,



bez prednosti v jazde
(pozdĺž vedľajšej cesty alebo mimo križovatky)



- › Ak **NEMÁ** cyklista prednosť v jazde:
 - **zásadne bez podfarbenia,**
 - mimo križovatky Z 326; nepoužíja sa pri kombinácii s priechodom pre chodcov,
 - v križovatke sa označuje zvislou značkou len za istých okolností

Priechod pre cyklistov – zriaďovanie

› Požadované:

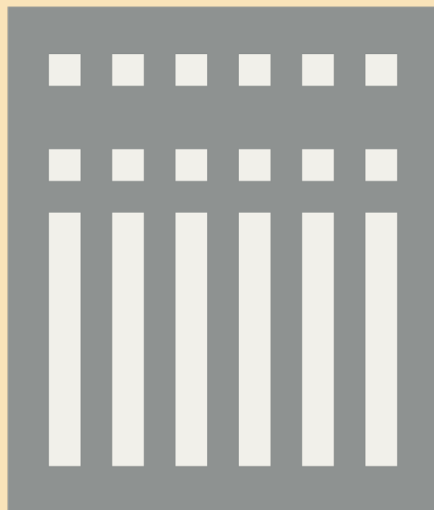
- primárna cyklistická infraštruktúra po oboch stranách,
- neriadené svetelnými signálmi (riadené má byť miesto na prechádzanie),
- bežne len v obci; mimo obce len v križovatke cez cesty bez prednosti v jazde, resp. v križovatke v režime „prednosti sprava“
- rozhľady: 100 m rozoznateľnosť, 50 m vzájomná viditeľnosť (pri 50 km/h)

› Vylúčené:

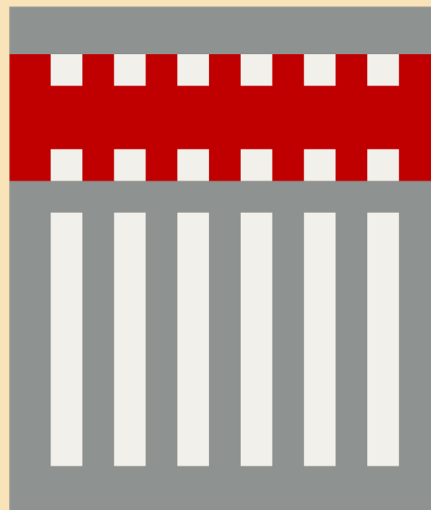
- v križovatke s riadenou premávkou a okolí, na úseku líniovej koordinácie,
- križovanie električkovej trate; križovanie buspruhu neodporúčané,
- cez cestu s prednosťou v jazde na križovatke so zalomenou prednosťou,
- v pešej zóne, obytnej zóne, školskej zóne,
- v priebehu spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov

Priechod pre cyklistov a pre chodcov

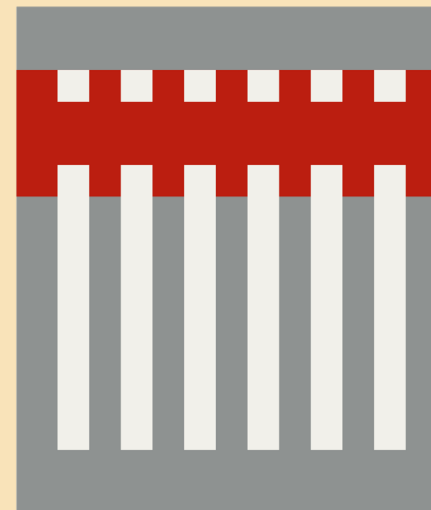
- › Môžu byť paralelné alebo primknuté.
 - Prednostne sa vyznačujú ako paralelné (oddelené).
 - Primknutý je prípustný len pri priestorových obmedzeniach a len vtedy, ak má cyklista prednosť v jazde (zároveň sa podfarbí).
- › Z 326 sa v tomto prípade zásadne na označenie nepoužije.



oddelený priechod pre cyklistov,
bez prednosti cyklistov



oddelený priechod pre cyklistov,
s prednosťou cyklistov

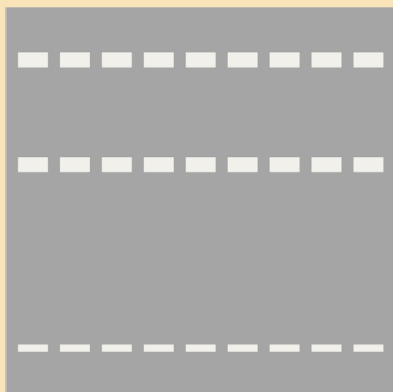


primknutý priechod pre cyklistov,
VÝLUČNE s prednosťou cyklistov

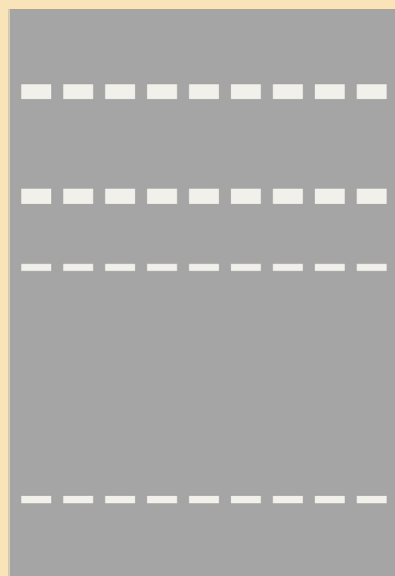
Miesto na prechádzanie - vyznačovanie



spoločné miesto na prechádzanie
(príp. len pre chodcov)



miesto na prechádzanie s oddeleným
časťami pre chodcov a cyklistov



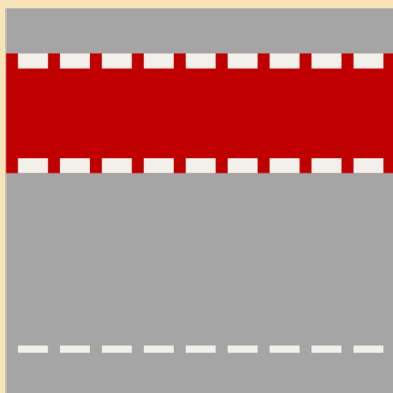
oddelené miesta na prechádzanie pre
chodcov a pre cyklistov

- › značenie dvojicou prerušovaných tenkých (0,12 m) čiar 0,5/0,2 m,
- › môže mať oddelené časti pre chodcov a cyklistov:
 - časť pre cyklistov vyznačená hrubými (0,25 m) čiarami,
 - časť pre chodcov z vonkajšej strany tenkou čiarou
- › môže byť tiež vyznačené ako dvojica oddelených miest na prechádzanie:
 - miesto pre chodcov je vyznačené dvojicou tenkých čiar,
 - miesto pre cyklistov je vyznačené dvojicou hrubých čiar.

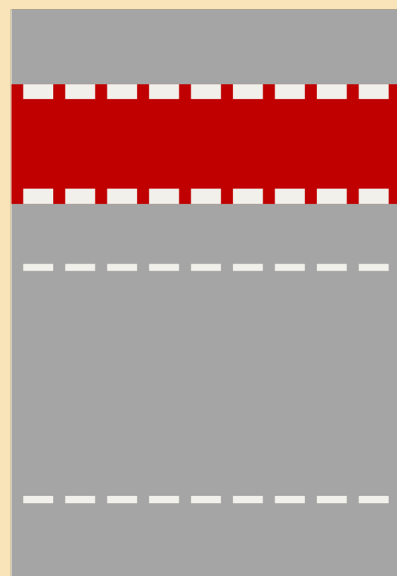
Miesto na prechádzanie – označenie/podfarbenie



spoločné miesto na prechádzanie
(príp. len pre chodcov)



miesto na prechádzanie s oddeleným
časťami pre chodcov a cyklistov



oddelené miesta na prechádzanie pre
chodcov a pre cyklistov

- › červené podfarbenie je prípustné:
 - pri oddelených častiach pre chodcov a cyklistov, oddelených miestach pre chodcov a cyklistov resp. pri mieste na prechádzanie len pre cyklistov,
- › miesta na prechádzanie sa neoznačujú zvislými značkami
 - taká značka ani neexistuje
 - sú tam návěstidlá a značky o prednosti v jazde resp. o dávaní prednosti v jazde

Miesto na prechádzanie – zriaďovanie

› Požadované:

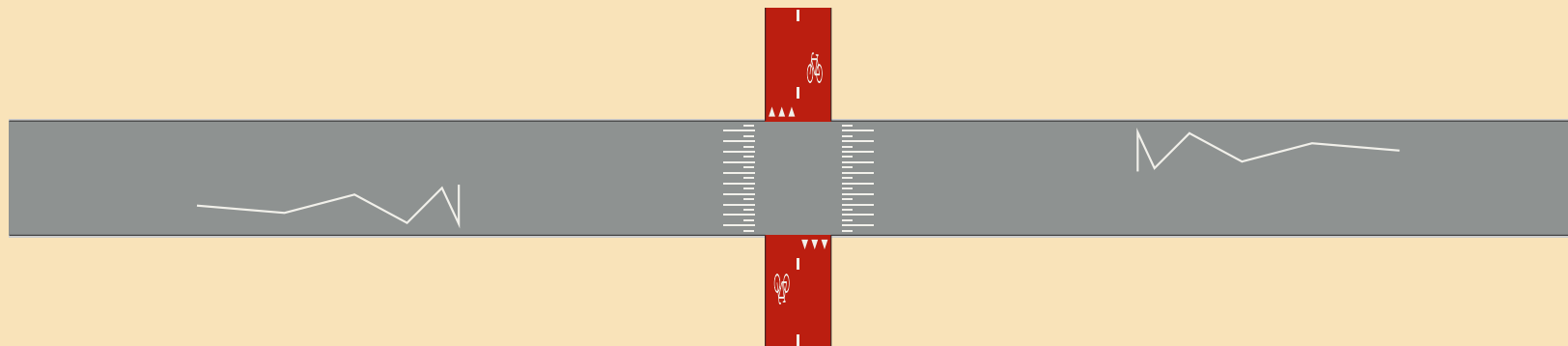
- primárna cyklistická (resp. pešia) infraštruktúra po oboch stranách,
- riadené svetelnými signálmi (má byť priechod pre cyklistov),
- najvyššia dovolená rýchlosť ≤ 70 km/h (platí všeobecne pre SSZ),
- v obci aj mimo obce
- rozhľady sa nestanovujú – sú dané rozhľadmi na návestidlá

› Vylúčené:

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

Prechádzanie bez VDZ

- › Doteraz zanedbávaná problematika.
- › Sú miesta, ktoré sú vhodné na prechádzanie chodcov alebo cyklistov, ale sú nevhodné pre zriadenie priechodu (nesplňajú kritériá).
 - Takéto možno stavebne prispôbiť (šíkana, zúženie, ochranný ostrovček, vyvýšený priestor) a vodičov vozidiel viesť vodorovnými značkami, avšak nevyznačiť priechod.
 - Treba vždy brať do úvahy, že samotné vyznačenie priechodu neznamená bezpečnosť. Vyznačenie priechodu je „len“ právny režim. Bezpečnosť zaručujú úplne iné faktory ako samotné vyznačenie.





Ďakujem za pozornosť.