



DOPORUČENÍ PRO OBCE
K OMEZENÍ VIZUÁLNÍHO SMOGU
V OBLASTI DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

DOPORUČENÍ PRO OBCE K OMEZENÍ VIZUÁLNÍHO SMOGU V OBLASTI DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

EDICE **MMR PRO OBCE** 11



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Zpracováno ve spolupráci se spolkem Naše kultivovaná města, z.s.

Cílem tohoto materiálu je poskytnout praktická doporučení pro zástupce obcí a širší veřejnost v oblasti omezení zbytečného dopravního značení a snížení jeho negativních estetických dopadů na veřejný prostor.

Hlavní autor publikace: Martin Marek

Spoluautoři: Veronika Rút, Ludmila Kolouchová, Jan Bittner, Petr Pšenička

Uvedená publikace je volně ke stažení v elektronické verzi na adrese: <https://www.obcepro.cz/zakladni-dokumenty>.

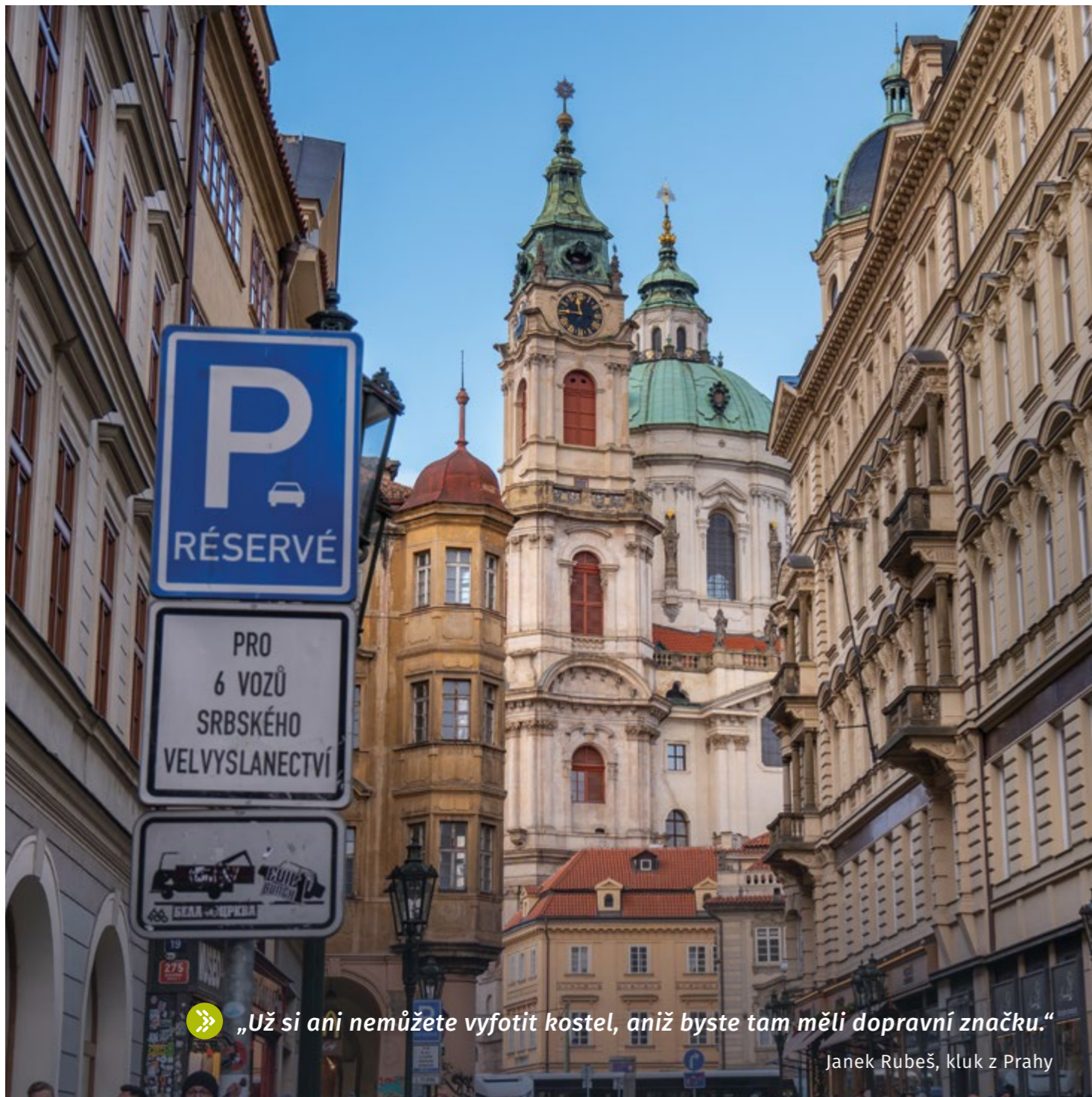
ÚVOD

Plánování měst a veřejných prostranství je obvykle vnímáno jako doména architektů a urbanistů. Při běžných rekonstrukcích se ale málokdy dostávají ke slovu a veškerá zodpovědnost padá na dopravní projektanty, správce komunikací a jiné technické profese. Projekty se zároveň často přizpůsobují politizovaným tématům, jako jsou parkovací stání, stezky pro cyklisty nebo zastávky veřejné dopravy, a málokdy se komplexně přemýšlí nad celkovým zkvalitněním prostoru pro život.

Estetická kvalita není pro technické profese prioritou a často ani zohledňovaným rysem. Dopravní značení a dopravní zařízení jako zábradlí, sloupky, světelné signály atp. bereme jako samozřejmost, přestože také vnáší do intravilánu pohledové i fyzické bariéry a přispívají k vizuálnímu smogu. Zatímco reklama nebo (ne)jednotný mobiliář jsou již hojně vnímány a zpracovávány, součásti dopravní infrastruktury zůstávají přehlížené.

Tato příručka je určena zejména vedení měst a obcí, jimi řízeným organizacím, správcům komunikací a dalším subjektům, které se podílejí na utváření veřejného prostoru v souvislosti s dopravní infrastrukturou. Cílem je komplexně popsat problematiku umístění dopravního značení a zařízení, zodpovědné hráče, vyvrátit časté omyly a mýty a poskytnout doporučení, jak předejít přemíře těchto prvků. Ulice jsou totiž především veřejným prostorem a dopravní funkce jako jedna z forem využití by neměla ty ostatní zastiňovat, jak se v současnosti často děje.

Problematika se týká sídel všech velikostí, tedy nejen měst, ale i malých obcí. Ty sice nemají tolik dopravní infrastruktury, ale jsou často ve znalostní nevýhodě proti větším hráčům, kteří jejich území ovlivňují.



„Už si ani nemůžete vyfotit kostel, aniž byste tam měli dopravní značku.“

Janek Rubeš, kluk z Prahy

OBSAH

01	ÚVOD DO PROBLEMATIKY	6
	Co je to vizuální smog?	8
	Legislativní rámec	10
02	PŘÍČINY SOUČASNÉHO STAVU	12
	Proces přípravy a schvalování	14
	Další vlivy	17
03	JAK OMEZIT VIZUÁLNÍ SMOG Z DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	20
	Odstranění zbytečných a nadužívaných značek	24
	Odstranění nerelevantních, nelogických a nesmyslných značek a zařízení	33
	Upevnění značek na existující prvky a konstrukce	37
	Užívání zmenšených velikostí	37
	Správné a častější využívání vodorovného značení	42
04	JAK PŘEDEJÍT PŘEMÍŘE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	46
	Stavební opatření	48
	Správná šířka jízdních pruhů	49
	Vymáhání pravidel silničního provozu	50
	Dostatečná údržba	51
	Menší využívání semaforů	52
	Omezení snahy regulovat vše	54
	Odmítnutí demagogie a osvěta	55
	(Ne)vhodné příklady	56
05	ZAHRANIČNÍ INSPIRACE	62
	Přednost v jízdě	64
	Řadicí a vyhrazené pruhy	66
	Vyznačení pruhů pro cyklisty	68
	Zákazy versus příkazy	69
	Velikost a umístění značení	70
06	SOUHRN DOPORUČENÍ	72
	Komentované příklady	76
	Častá nedorozumnění	82
	Závěr	83
	Reference	84



„A není to málo, Antone Pavloviči?“

Z díla Jára Cimrman ležící, spící

01 ÚVOD DO PROBLEMATIKY

CO JE TO VIZUÁLNÍ SMOG?

Vizuální smog je znečištění jako jakékoliv jiné, oproti jiným je však obtížně měřitelné. Zatímco znečištění vzduchu a vody, hluk nebo radiaci lze postihnout fyzikálními a chemickými parametry, vizuální smog je vnímatelný pouze pozorováním. Smysl pro estetiku a vkus jsou sice záležitostmi jednotlivce, studie však ukazují, že reklamy negativně ovlivňují pozornost řidičů, a proto jsou počet a umístění reklam u silnic v řadě zemí regulovány (Kanada, Německo, Velká Británie, Belgie, Polsko aj.).

Veřejná prostranství mají vliv nejen na chování lidí při chůzi, ale i na volbu druhu dopravy, celková vizuální kondice je proto klíčovým faktorem fungování obce. Například stromy nebo čisté ulice hrají roli mimo jiné i v prevenci vandalizmu a kriminality, vizuální stav věcí proto nelze brát na lehkou váhu a považovat za subjektivní problém.

Vizuální smog bývá v posledních letech vnímán zejména v souvislosti s venkovní reklamou (billboardy, plachty, označení provozoven apod.), sloupy nebo červeno-bílým zábradlím. Dopravní značení a zařízení však pozornosti unikají, protože je považujeme za povinná, potřebná a předepsaná.

Každé řešení uličního prostoru je kompromisem mezi jednotlivými druhy dopravy a veřejným prostorem, neexistuje proto jedno (jediné) správné řešení. To se týká i vytvořených dopravních situací a užití dopravního značení, u kterých je ponechána jistá volnost pro aplikaci. To je nezbytné kvůli tomu, že předpisy nemohou plně obsáhnout veškerou rozmanitost situací, které v praxi nastávají. Výsledné řešení se tím pádem odvíjí od konkrétních osob tvořících i posuzujících daný projekt.

Kromě estetické problematiky má množství značení přímý vliv také na řidiče. Nadměrné množství dopravního značení vzájemně zaniká, řidič jej nestíhá vnímat, v obci může navíc snadno zaniknout nebo být přehlédnuto kvůli množství dalších vjemů apod. Zásada používat značení pouze v nezbytném rozsahu je přitom obsažena jak v Zákoně o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., tak i ve všech navazujících metodikách. Podrobněji viz část Legislativní rámec dále a kapitola 03 Jak omezit vizuální smog z dopravní infrastruktury na straně 20.



Některý vizuální smog vadí, jiný ne...

LEGISLATIVNÍ RÁMEC

Tvar, podoba a význam značení jsou sice dány Vídeňskou úmluvou o silničním provozu, jejich principy užití, velikost a konkrétní provedení se ale mezi státy liší, a to i v rámci Evropy. Při častých nebo delších cestách po ČR však zjistíme, že k odlišnostem běžně dochází i v rámci naší malé země.

Dopravní značení a zařízení definuje vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Ta je úzce spjata se Zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. Tyto závazné předpisy určují některá základní pravidla a principy provozu, které jsou při projektování pozemních komunikací uplatňovány.

Hlavními předpisy se vztahem k navrhování a projektování jsou technické normy, z nichž jsou pro pozemní dopravní stavby zásadní zejména tyto:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání

Ministerstvem dopravy jsou dále vydávány Technické podmínky (zkráceně TP), které vybraná témata dále rozpracovávají. V některých ohledech podrobněji rozpracovávají normové požadavky, obsahují více ukázek a příkladů postupu.

K dopravnímu značení se vztahují primárně následující TP:

- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích


Normy nejsou podle § 4 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb. obecně závazné, závaznými se dle převažujícího výkladu mohou stát pouze výlučným odkazem v právním předpisu, což u dopravních staveb obvykle není. TP pak nejsou právně ukotveny a jedná se spíše o metodiky.

Problémem zejména v případě norem je jejich zastarávání. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací byla vydána v roce 2006 a byla částečně upravena změnou Z1 v roce 2010. Obsah normy klíčové pro intravilán je tedy již patnáct let beze změny a nereflktuje často zásadní vývoj společnosti, jako je výraznější podpora veřejné dopravy, nové trendy cyklistické infrastruktury, mikromobilita, adaptační opatření na klimatickou změnu, zavedení sdílené zóny apod. Nedostatky norem částečně nahrazují TP vydávané Ministerstvem dopravy ČR, avšak mnoho z nich je taktéž deset i více let starých.

V této souvislosti je s podivem, že mnohá ustanovení a principy uvedené v normě ČSN 73 6110, platné od roku 2006, nebo v nadčasových TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, vydaných již v roce 2001, nebývají uplatňovány, přestože je (ne)souladem s normami a TP běžně argumentováno.



Takto dlouhý přechod, navíc vedoucí doprostřed zastávky, nikdy legitimní nebyl, přesto prokazatelně existuje přes 20 let



„Kdo za to může? Jsme to my!
Nikdo nás nenutil, je to jen naše neuvěřitelná kreativita.“

Petr Pšenička, CityTraffic, s.r.o.

02 PŘÍČINY SOUČASNÉHO STAVU

PROCES PŘÍPRAVY A SCHVALOVÁNÍ

Umístování dopravního značení je posledním krokem řetězce událostí, jehož fungování a procesy vykazují vady. Příčiny nedostatků jsou provázané a mezioborové, přičemž problém není pouze selháním jednotlivců, ale systému jako celku.



Změny v organizaci dopravy bývají často iniciovány různými subjekty, ale mnohdy nejsou součástí širšího dlouhodobého plánu rozvoje města. Úřady, správci a jiné organizace jsou běžně zahlcené každodenními záležitostmi a nezvládají se věnovat dlouhodobému plánování a koncepční činnosti, což vede k nekvalitním a nekoncepčním projektům. Některé obce sice mají vlastního architekta, ale jeho kapacity jsou často omezené, a ne všechny projekty jsou s ním dostatečně konzultovány, pokud vůbec. Estetičnost a funkčnost investic pak závisí na dodavatelích a obce se do těchto procesů odborně málokdy zapojují, přestože jsou investory.



Zákazy zastavení na „území nikoho“ vzniklé nekoncepčními změnami a absencí vize



Dlouhodobě existující naddimenzovaná šířka komunikace a její rizika „nevadí“, protože se jedná o současný stav

Projektant v rámci snahy pracovat efektivně často replikuje dříve navržená a schválená řešení a již při zpracovávání je konzultuje se subjekty dávajícími vyjádření. Nalezení shody všech je přitom obtížné a někdy i nemožné. To dává těmto aktérům rozhodující vliv na podobu výsledného řešení, jejich řešení přitom není automaticky lepší, bezpečnější, levnější nebo intuitivnější.

Mnohá stanoviska jsou navíc formulována obecně, uplatňována plošně a s ohledem pouze na vlastní zájmy, necitlivá až nesmyslná vůči území, pomíjející kontext projektu a jeho cíle nebo lidskou přirozenost. Tím někdy přímo znemožňují realizaci přínosů projektu a udržují rizikové situace nebo dávají vzniknout novým, protože jsou přehlíženy existující problémy. V důsledku toho vznikají neefektivní projekty, které často neřeší skutečné problémy.

Investor se pak ocitá mezi dvěma možnostmi: realizovat kompromisní projekt, nebo jej zastavit, přičemž obojí vede k plýtvání zdroji. Třetí možnost – realizovat projekt s původními přínosy – je spíše teoretická, protože úřady obvykle upřednostňují stanoviska policie a správce komunikace, která se obvykle zaměřují zejména na silniční dopravu a podceňují nebo neřeší negativní dopady na pěší, veřejný prostor aj.

Rozhodování speciálního stavebního úřadu je ovlivněno zkušeností jednotlivých pracovníků, kteří nemusí mít, a často ani nemají, vzdělání v oboru dopravy, aby mohli případný spor kvalifikovaně posoudit. Běžnou praxí je proto požadovat všechna stanoviska kladná, aby se úřad (resp. konkrétní pracovník) vyhnul rozhodování. Speciální stavební úřad tak jen výjimečně překonává negativní stanoviska, ačkoliv s odůvodněním může, čímž dále roste vliv policie a správce komunikace. Tyto subjekty přitom často uplatňují konzervativní přístup a tvrdí, že nové trendy a inovativní řešení – v zahraničí často běžné – by u nás nefungovaly kvůli odlišné povaze řidičů. Tento přístup však není podložený fakty, stigmatizuje českou společnost a brání lepším řešením.

Proč to vadí:

- udržování vychýleného stavu nadřazenosti silniční dopravy;
- absence vývoje a přizpůsobení vyvíjejícím se poznatkům a požadavkům;
- plýtvání zdroji – finanční i lidské zdroje jsou využívány méně efektivně;
- plýtvání veřejným prostorem – zbytečně vyšší zábor a bariérovost dopravní infrastruktury;
- minimální až nerealizovatelná podpora udržitelných a ekologických forem dopravy;
- začarovaný kruh – nové koncepty nelze prosadit s odůvodněním, že je řidiči neznají, ale rozšíření povědomí nelze dosáhnout, protože nejsou povolovány.

DALŠÍ VLIVY

NEKONCEPČNÍ A PROVIZORNÍ ÚPRAVY

Trvalé úpravy provozu jsou často řešeny dočasnými prostředky, rychle, zdánlivě nákladově efektivně, případně z podnětu občanů a nebývají prováděny systematicky nebo komplexně. Bez kvalitního stavebního řešení ovšem nedosáhneme skutečně funkčního výsledku. Vždy je potřeba postupovat podle komplexního, odborně zpracovaného plánu, který je následně rozpracován do dílčích kroků a etap a může obsahovat i nízkonákladové nebo dočasné úpravy. Nemělo by se však jednat o konečný stav.



Změna využití ploch bez stavební úpravy vede k nutnosti osazení svíslého značení pro legalizaci stání na chodníku



Ošklivé zúžení u křižovatek bez stavebních úprav stále plýtvá prostorem

NEVHODNÝ PŘÍSTUP K INTRAVILÁNU

Při navrhování komunikace v intravilánu je příliš často dbáno na plynulost silničního provozu bez ohledu na ostatní módy dopravy a (ne)prostupnost obce. Bezpečnost a plynulost jsou přitom protichůdné cíle, které je třeba vyvažovat. Velkokorysejší uspořádání komunikace, rozlehlé křižovatky, minimální počet přechodů, autobusové zastávky mimo jízdní pruh atd. vedou k většímu komfortu řidičů a rychlejší jízdě, čímž snižují bezpečnost.



Problematické řešení průtahů obcí, které jsou příliš široké a svádí k rychlejší jízdě

U průtahů a významnějších komunikací jsou běžně uplatňovány extravilánové přístupy (širší jízdní pruhy, odstavné pruhy, dlouhé odbočovací pruhy na křižovatkách s pozvolnými nájezdy aj.), přestože je žádoucí rychlost výrazně nižší než mimo obec. Rozměry značení jsou pak (pro intravilán nevhodně) dány předpisem TP 65, avšak nezohledňují rychlostní limit na komunikaci a jen minimálně rozlišují jednotlivé kategorie značení, podrobněji viz kapitola 03.

ROZTRŽIŠTĚNÍ SPRÁVCOVSTVÍ

Rozdělené správcovství a odlišné potřeby jednotlivých druhů dopravy a technické infrastruktury přirozeně vedou ke konfliktům, které je nutné řešit. Zastřešujícím subjektem ovlivňujícím podobu intravilánu by měla být příslušná obec nebo obec s rozšířenou působností, na jejímž území se investice odehrává, protože nejlépe rozumí potřebám daného území a jeho specifickým. To se však v praxi neděje kvůli nedostatečným zdrojům – finančním, personálním nebo znalostním.

NÍZKÁ MORÁLKA

Nedostatečná kvalita dopravních řešení a značení snižuje respekt k pravidlům, což v kombinaci s nepříliš častým vymáháním ze strany policie vede k častému porušování pravidel. To omezuje nejen ostatní uživatele prostoru, ale i řidiče. Problémem je také pasivita veřejnosti, kdy každý z nás toleruje přestupky. Osoba upozorňující na porušení pravidel přitom bývá nelichotivě označována jako „bonzák“ nebo „fízl“, negativní pozornost by přitom měla být upřena na toho, kdo pravidla porušuje.



Porušování pravidel vede k umístění nevhledných bariér, například citybloků



» „Všeho moc škodí.“

Lidové pořekadlo

03 JAK OMEZIT VIZUÁLNÍ SMOG Z DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

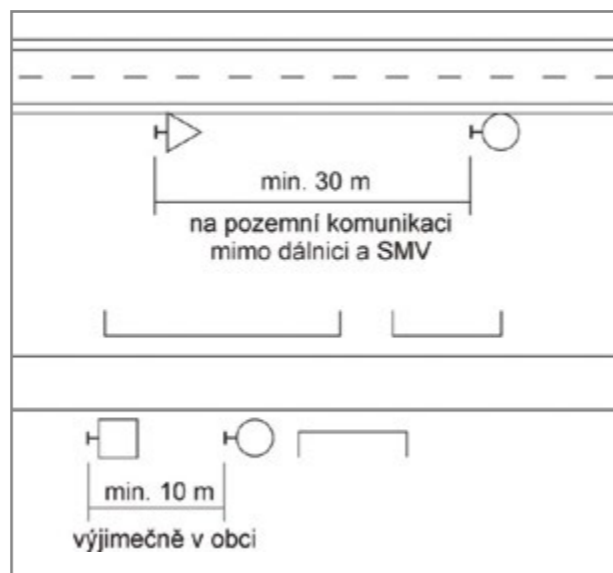
Dobrou zprávou je, že množství dopravního značení lze často omezit i v rámci stávajících situací a uspořádání. Bezpečnost totiž není kumulativní a neplatí, že čím více je značek, tím větší je bezpečnost. Opora pro minimalizaci je již v zákoně č. 361/2000 Sb., který v § 78, odst. 2 uvádí: „**Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.**“

Tento princip nalezneme i v TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi: „V zájmu bezpečnosti silničního provozu i hospodárnosti je nutno používat jen takové dopravní značky, které jsou bezpodmínečně nutné. Řidič nesmí být zahlcen nadměrou informací (riziko psychického přetížení je v intravilánu obzvláště vysoké). Z tohoto důvodu je nutno dbát i o minimalizaci počtu reklam.“

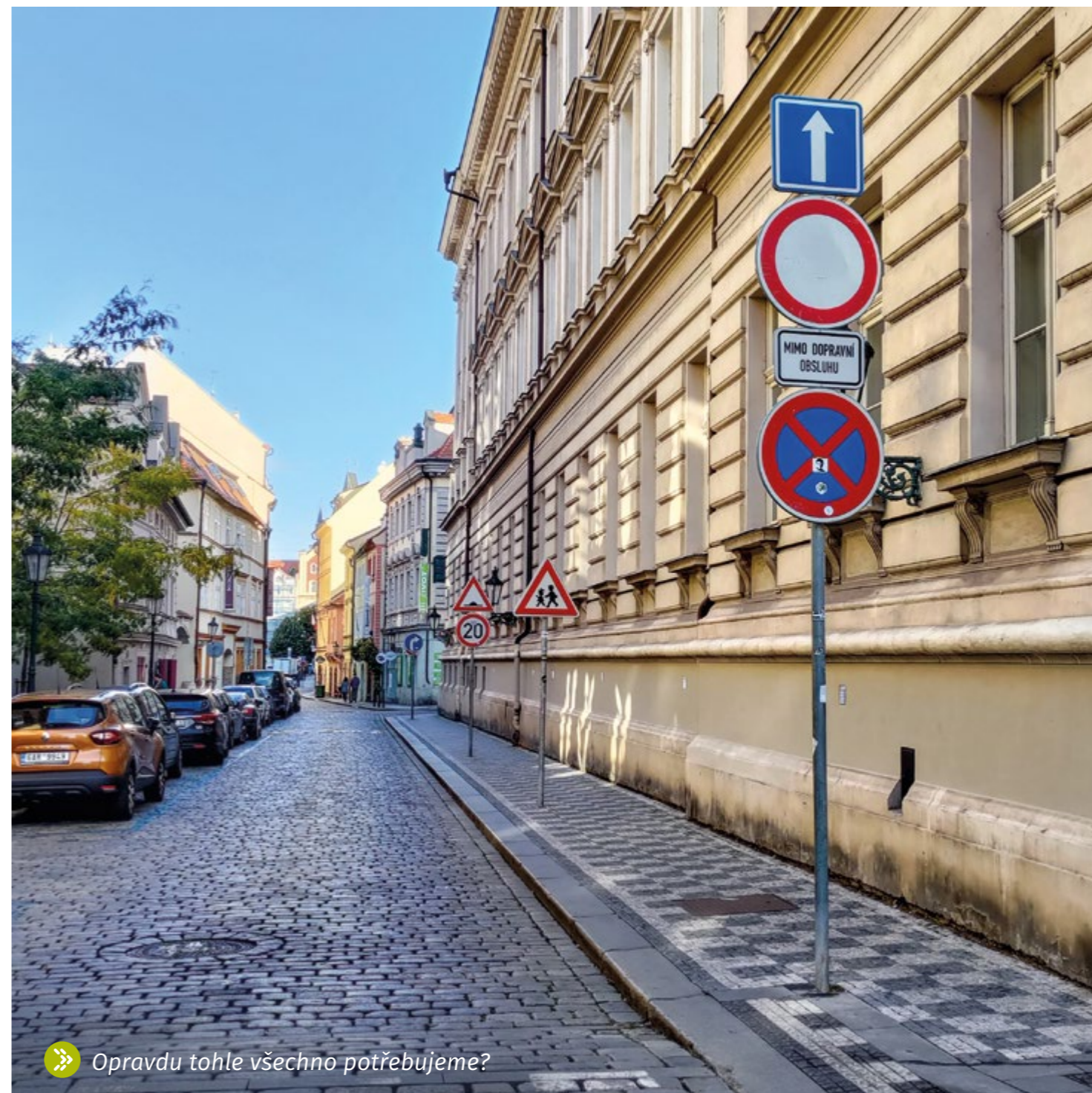
Podobný odstavec je uveden i v TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, které k tomu dále uvádí: „Nadbytečné užívání značek snižuje vážnost dopravního značení. [...] Značkami se zejména nevyznačují ty zákazy, příkazy a omezení, které vyplývají z obecných ustanovení pravidel provozu, pokud situace nevyžaduje jejich zdůraznění.“

Další opora v TP 65 se týká vzájemné vzdálenosti značek: „Na ostatních pozemních komunikacích je minimální vzájemná vzdálenost značek 30 m. V obci na dopravně málo významné pozemní komunikaci může být minimální vzájemná vzdálenost značek výjimečně 10 m.“

V praxi je však bez ohledu na typ komunikace běžně aplikována vzájemná vzdálenost pouze 10 m. Dle charakteru a velikosti značky může docházet k vzájemnému překryvu, což mimo logiky odporuje také požadavku na viditelnost ze vzdálenosti alespoň 50 m, formulovanému taktéž v TP 65. Ten vychází z § 2 odst. 1 vyhlášky č. 294/2015 Sb. „Svislé dopravní značky se umísťují tak, aby byly pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, pro které jsou určeny, včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné.“



Vzdálenost mezi značkami dle TP 65 (zdroj: pjpk.rsd.cz)



➤ Opravdu tohle všechno potřebujeme?

ODSTRANĚNÍ ZBYTEČNÝCH A NADUŽÍVANÝCH ZNAČEK

Užívání mnohých svislých značek (dále jen SDZ) v obci se jeví jako zbytné s ohledem na nižší rychlost vozidel, předvídatelnost situací nebo vyznačování běžně platných pravidel a zákazů. V přehršli značení upozorňujícího na běžné situace pak snadno zaniknou ty podstatnější značky a informace.

VÝSTRAŽNÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY

V obci jsou často zbytečně užívány výstražné značky, jejichž spíše teoretický přínos dále snižuje doporučené umístění 50–100 metrů před označovaným místem. Jakákoliv značka má být viditelná z dostatečné vzdálenosti, aby na ni mohl řidič reagovat – TP 65 tuto vzdálenost v obci stanovuje na 50 m – brzdná dráha z rychlosti 50 km/h je přitom jen zhruba 35 m včetně reakční doby.

Řidič má tudíž dostatek času reagovat i úplným zastavením vozidla, i pokud by značka byla umístěna přímo u místa nebezpečí. Protože řidiči nevědí, kde přesně mají nebezpečí očekávat, je stanovené rozmezí 50–100 m kontraproduktivní; předsunutím značky zároveň může dojít k zapomenutí informace v kontextu dalších vjemů a značek.

Například značky A 1a až A 2b dle definice upozorňují na jeden nebo více směrových oblouků, jehož bezpečné projetí vyžaduje výrazné snížení rychlosti jízdy. To je v obci málokdy naplněno, nehledě na to, že takové místo je i bez značky viditelné díky nízké rychlosti. Zejména mimo významné hlavní tahy je proto užití značek zatáčky zbytné.



Předčasně a zbytečně umístěné značky zatáčky

Často nadužívané značky A 4 Křižovatka s kruhovým objezdem, A 10 Světelné signály, A 11 Přechod pro chodce, A 12a Chodci pak mají přímo ve své definici ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. stanoveno, že mají být užity pouze v odůvodněných případech, pro upozornění na jevy, které by řidič jinak neočekával nebo které nejsou s ohledem na místní podmínky viditelné z dostatečné vzdálenosti.



Nadbytečná značka A 4 upozorňuje na viditelnou okružní křižovatku, kterou lze očekávat i díky velké směrové tabuli

Značka A 10 zbytečně upozorňuje na světelnou křižovatku na přímém úseku



Zbytečné umístění SDZ A 11 Přechod pro chodce na přehledném a přímém úseku

Chodec v obci – nečekaný jev, aneb zbytečné osazení SDZ A 12a Chodci

Chodci, přechody, světelné signály i směrové oblouky jsou v obci bezpochyby předvídatelné, většina dnes osazených výstražných značek je tak zbytečná a může být bez náhrady zrušena. Například slovenské TP pak přímo uvádí, že výstražná značka přechodu pro chodce se v obci nepoužívá.

ZNAČKY UPRAVUJÍCÍ PŘEDNOST

Značky upravující přednost jsou nejčastěji zbytečně umístěny u vjezdů a výjezdů z obytných zón. Povinnost dát přednost vyplývá z § 23, odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., umístění SDZ P 4 nebo P 6 je proto zbytečné. I s přihlédnutím k nízké znalosti tohoto ustanovení řidiči tuto situaci vyhodnotí správně i bez značky a z logiky uspořádání dají přednost vozidlům na hlavní silnici.



Zbytečné osazení SDZ P 4 a P 6 na konci obytné zóny

Další nadbytečná umístění jsou v zónách 30, kde je žádoucí zavedení přednosti zprava jako jednoho z opatření podporujících nižší rychlost vozidel. V nemálo zónách však přednost zůstala vyznačená, někdy i na zvýšených plochách křižovatek, čímž popírá princip zklidnění i stavebních úprav.



Ponechání přednosti v jízdě ve zklidněné zóně popírá princip zklidnění, tím spíše na zvýšené ploše křižovatky

Zbytečné jsou dodatkové tabulky vyznačující standardní tvar křižovatek, které jsou užívány zejména mimo velká města. To odporuje zásadě v TP 65, dle které se tabulky č. E 2b užívá v případě, kdy hlavní pozemní komunikace mění směr, nebo když se nejedná o průsečnou křižovatku s přibližně pravým úhlem křížení.



Zbytečné dodatkové tabulky vyznačující standardní tvar křižovatky

PŘÍKAZOVÉ ZNAČKY

Zbytečnými příkazovými značkami jsou zejména konce stezek pro pěší a cyklisty. Kromě toho, že jejich platnost stejně končí křižovatkou, se jedná o nevhodně zvolené dopravní řešení. TP 179 přímo uvádí: „Opatření pro pěší a cyklistický provoz mají být souvislá a umožňovat kontinuální, bezpečný a plynulý provoz. Nevhodné je zejména [...] přerušování stezky v oblasti křižení.“ Stejně je to se značením o sesednutí z kola na cyklistických trasách, které je nevhodné, nerespektované, a tedy zbytečné.



Zbytečné příkazové značky na „koncích“ stezek



Nevhodná povinnost sesednout z kola na cyklotrasách a stezkách pro cyklisty je dle očekávání nerespektovaná

ZÁKAZOVÉ ZNAČKY

Nejčastější zákazovou značkou v intravilánu je B 28 Zákaz zastavení. Často je však osazena v místech, kde je zastavení a stání zakázáno § 25 až § 27 zákona č. 361/2000 Sb. a/nebo jiným vodorovným značením. Potřeba tato obecná pravidla zdůraznit svíslou značkou (dle zákona i TP 65) je v mnoha případech sporná, málokdy účinná a neměla by nahrazovat nedostatečnou činnost policie nebo nekonceptní řešení.



Nadbytečné zákazy zastavení v místech, kde je zakázáno pravidly silničního provozu a/nebo vodorovným značením

Zejména na průtazích, ale nejen tam, se někdy objevují začátky a konce zakazu předjíždění (B 21a a B 21b). Podélná čára souvislá („plná čára“) přitom postačuje, vzhledem k malým rozdílům v rychlostech vozidel se zde navíc prakticky nepředjíždí.



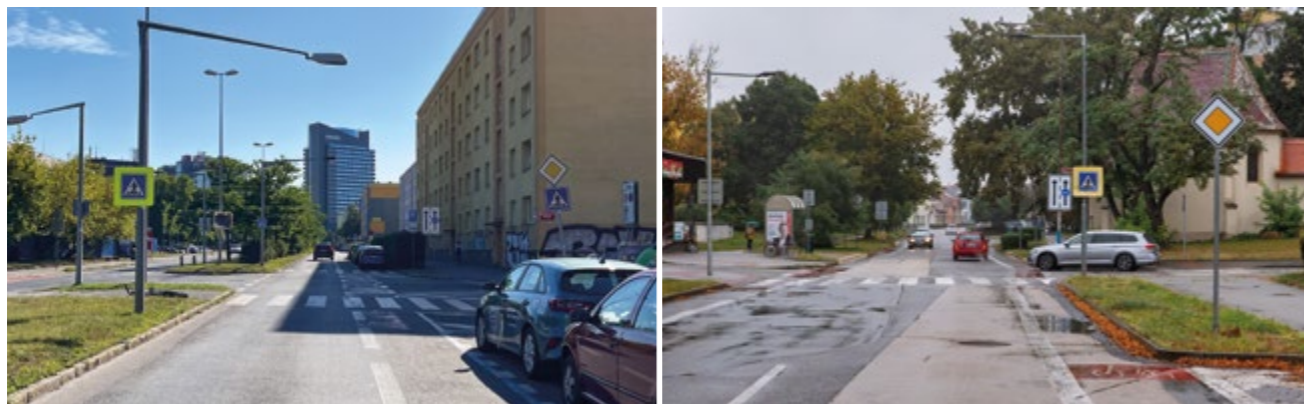
Zákaz předjíždění se v intravilánu zpravidla nepoužívá; v obou případech navíc vytváří nesoulad s vodorovným značením

INFORMATIVNÍ ZNAČKY

Pokud parkování není zpoplatněno, vyhrazeno nebo jinak regulováno, je značka označující parkovací stání nadbytečná, tím spíše, pokud jsou vyznačena nebo patrná z uspořádání komunikace.



Zbytečně osazená značka vyznačuje zřejmé plochy parkování



Nadbytečné značky přechodu vytváří nepovolenou kombinaci se značkami přednosti v jízdě...

...nebo způsobují jejich nevhodné a zbytečné oddálení od hranice křižovatky

Nadbytečné jsou často také značky přechodů pro chodce IP 6, svislou značkou je totiž potřeba označit pouze přechod mimo křižovatku. V křižovatce jej totiž lze očekávat a zároveň je vždy vyznačen vodorovným značením. Vzhledem k nejednotné praxi (někde značka je, jinde není) a většímu vlivu vodorovného značení na postřehnutelnost nelze obecně tvrdit, že přechod se značkou je bezpečnější.

Zhusta nadužívanou značkou je pak IP 19 Řadicí pruhy. V ČR je uspořádání řadicích pruhů vyznačováno všude, a to i ve zcela jednoduchých a standardních situacích, ačkoliv povinnost ji použít z definice nevyplývá. Například slovenská definice uvádí, že se značka používá pouze na vícepruhových cestách tam, kde je uspořádání neobvyklé, nebo jinak neočekávané.



Zbytečná SDZ IP 19 vyznačující přehledné, logické a předvídatelné uspořádání pruhů na křižovatce

V případě více pruhů je na vozovce vždy vodorovné značení, osazení značky v ČR u jednoduchých situací je tedy zbytečné a nevhodné i kvůli svému obřím rozměru. U složitějších situací je její užití namístě, ale takových příkladů je málo a zahraniční zkušenosti ukazují, že i v takových případech se lze bez svislé značky obejít, viz kapitola 05 Zahraniční inspirace.



Absence „vynechané“ značky IP 19 ničemu nevedí

Nadbytečná bývá také značka IP 2 Zpomalovací práh. V TP 65 se přímo píše, že se značka neuvádí ve zklidněných zónách nebo v případě zpomalovacího prahu, který současně tvoří přechod pro chodce. Obě tyto výjimky jsou přitom nejčastějšími místy současného umísťování.



Zbytečné označení zpomalovacích polštářů značkou; zpomalení vozidel navíc popírá vyznačenou hlavní pozemní komunikaci na nedaleké křižovatce

Všechny tři informativní značky jsou zbytečné a nevhodně oddalují značku hlavní pozemní komunikace na netriviální křižovatce s pěti rameny

V některých oblastech se hojně vyskytuje SDZ IJ 9 Stanice technické kontroly. Kromě nízké frekvence využití je takové značení často neinformativní a nenavádí k místu. S rozvojem navigací a chytrých telefonů se značka stala v intravilánu nepodstatnou, což platí i pro další značení řady IJ vyznačující například hotel nebo motel, restauraci nebo služebnu policie.



Informativní značky s nulovou informační hodnotou

ODSTRANĚNÍ NERELEVANTNÍCH, NELOGICKÝCH A NESMYSLNÝCH ZNAČEK A ZAŘÍZENÍ

Některá dopravní značení a zařízení jsou nelogická nebo bezpředmětná kvůli svému umístění. Tyto příklady jsou sice více specifické, nicméně nejsou ani zdaleka ojedinělé, a proto jsou zde také zařazeny.

NELOGICKY UMÍSTĚNÉ ZNAČKY



Předčasně umístěná směrovka na parkoviště navádí do zákazu odbočení

Předčasně a zbytečně umístěná značka IP 19 Řadicí pruhy de facto nutí řidiče odbočit doprava na parkoviště



Není jasné, kde a pro koho má SDZ platit

Zákaz vjezdu na chodník? Nebo do garáží?

BEZPŘEDMĚTNÉ ZNAČKY



Zákaz vjezdu všech motorových vozidel bez výjimky činí parkoviště nevyužitelným



Pěší zóna s neomezeným vjezdem všech vozidel postrádá smysl



Historicky přítomná značka vytváří rozpor svislého a vodorovného značení i několik let po zřízení přechodu



Značka A 12b Děti je v obytné zóně zbytečná, protože chodce včetně dětí je nařízeno očekávat všude

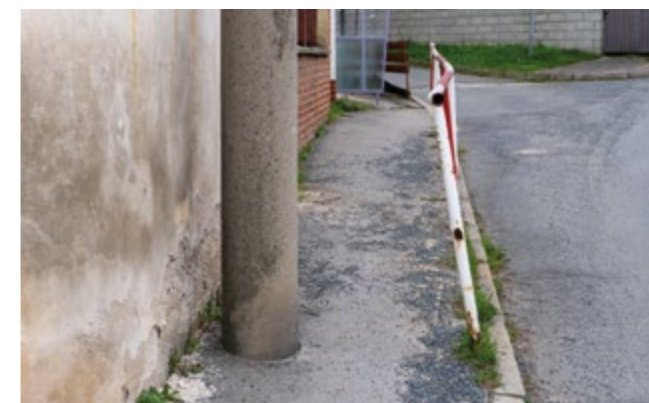
ZÁBRADLÍ

V okolí přechodů nebo světelných křižovatek se zábradlí dříve umísťovala téměř automaticky za účelem nasměrování chodců. Dovedeno ad absurdum by tak mělo být zřízeno všude, aby bylo chodcům zabráněno vstupovat do vozovky. Zábradlí ovšem nechrání chodce, ale zvyšuje komfort řidičů, což bezpečnost všech naopak snižuje. Zároveň je umístěno v rozhledovém poli, čímž zhoršuje vzájemnou viditelnost; oficiálně se přitom za překážku v rozhledu nepovažuje.



Zbytečná zábradlí často chrání například zaparkovaná auta nebo zeleň

Bezpečnost snižuje také umísťování zábradlí na úzké chodníky, což vede k jejich dalšímu zúžení. Na zbylé šířce se poté často nelze vyhýbat a někteří proto raději rovnou volí chůzi po silnici.



Zábradlím zúžený úzký chodník může vést k neprůchodnosti a nutnosti míjení za použití vozovky

NESOUVISEJÍCÍ INFORMACE

Na sloupcích DZ někdy bývají umísťovány také nesouvisějící informace, což je v rozporu s odst. 9 § 2 vyhlášky č. 294/2015 Sb. „Na dopravních značkách a jejich sloupcích, stojanech nebo konstrukcích nesmí být vyznačeno nebo umístěno nic, co nesouvisí s dopravní značkou, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace.“



Informace nesouvisějící s provozem

UPEVNĚNÍ ZNAČEK NA EXISTUJÍCÍ PRVKY A KONSTRUKCE

Sloupky SDZ jsou pohledovými i fyzickými bariérami. Značení lze přitom umístit na jiné existující prvky s podobnou funkcí, například sloupky veřejného osvětlení. Toto řešení je však složitější, protože vyžaduje krok navíc – domluvu více správců. Přestože jsou oba subjekty nejčastěji zřizovány nějakou složkou státu, je jednodušší zřídit a spravovat vlastní sloupek. Prvky sice mohly vzniknout v různém čase, avšak ani letitá duplicitní existence není aktivně odstraňována.



Značky lze umístit na existující sloup, budovu nebo sloupek alespoň umístit na okraj pochozí plochy

UŽÍVÁNÍ ZMENŠENÝCH VELIKOSTÍ

TP 65 stanovuje minimální požadavky na velikost značek dle zatřídění pozemní komunikace. Tabulka č. 3 předpisu ovšem nerozlišuje intravilán a extravilán ani dovolenou rychlost, takže požaduje stejné značení pro rychlost 90, 50 i 30 km/h. Tytéž TP přitom rozlišují viditelnost značení mimo obec a v obci, velikost značky pro rozlišitelnost a čitelnost z poloviční vzdálenosti a při nižší rychlosti tedy z principu nemusí být stejná, což ale není zohledněno.

Zmenšené značení je přesto možné navrhovat. TP 65 totiž stejně jako jiné předpisy nejsou závazné, jejich ustanovení tedy nelze vyžadovat. Kromě nelogického a necitlivého stanovení lze argumentovat také existujícími případy v ČR, které ukazují, že všechno jde, když se chce (viz další strany), nebo běžnou zahraniční praxí včetně např. Slovenska (viz kapitola 05 Zahraniční inspirace). Zmenšené značky podporují také „jiný důležitý veřejný zájem“ – omezení vizuálního smogu v intravilánu.

MÍSTNÍ KOMUNIKACE II. TŘÍDY (SBĚRNÉ KOMUNIKACE)

Na průtazích I. a II. třídy, dopravně významnějších silnicích III. třídy nebo dopravně významnějších místních komunikacích (přeloženo – na významných komunikacích v obci, kde se jezdí 50 km/h) se mají užívat značení základní velikosti, zmenšenou velikost je možno použít pouze u značek upravujících stání. To není mnoho a třeba rozměrné značky IP 19 Řadící pruhy nebo IP 20a Vyhrazený jízdní pruh tak mají zůstat obrovské. Příklady z terénu ovšem ukazují prolomení této (nezávazné) doktríny.



Srovnání základní a zmenšené velikosti SDZ IP 19 Řadící pruhy na sběrné komunikaci



Zmenšená značka IP 19 na sběrné komunikaci v nestísňených poměrech

Základní velikost značky obsahující tři pruhy šetří 500 mm šířky

Vyznačení pruhu pro cyklisty značkou velikosti dodatkové tabulky

MÍSTNÍ KOMUNIKACE III. TŘÍDY (OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE)

Značky zmenšené velikosti lze dle TP 65 použít na „dopravně méně významných silnicích III. třídy, méně významných místních a účelových komunikacích“. To v praxi znamená všude mimo hlavní tahy. Toto vymezení pokrývá většinu území obce, protože zjednodušeně odpovídá oblastem, kde by měla být zřízena některá ze zklidněných zón (zóna 30, sdílená zóna, obytná zóna). Ve zklidněných zónách ovšem mnoho značení být umístěno nemá, přínos této možnosti je tedy omezený.

Zmenšit lze všechny značky s výjimkou:

- značek přednosti v jízdě P 1 až P 8;
- výstražných značek:
 - A 11 Přejezd pro chodce,
 - A 12a Chodci, A 12b Děti, A 12 c Osoby na osobních přepravnících,
 - A 29 až A 32b – upozornění a návěsti před železničním přejezdem;
- zákazové značky B 2 Zákaz vjezdu všech vozidel;
- informativní značky IP 6 Přejezd pro chodce a IP 7 Přejezd pro cyklisty.

Výčet na zklidněné zóny (kromě značky B 2) prakticky nemá dopad. V praxi se však se zmenšenými variantami setkáme málokdy, což je značná nevyužitá příležitost.

MÍSTNÍ KOMUNIKACE IV. TŘÍDY A KOMUNIKACE PRO CYKLISTY

Na komunikacích s vyloučením provozu motorové dopravy lze ve zmenšené verzi užít všechno značení. I přes tuto explicitní zmínku se v praxi nepoužívá, rozměr základní velikosti je přitom vzhledem k rychlosti a dimenzím bezmotorové infrastruktury nerozumný.

KDE A JAK TEDY UŽÍVAT ZMENŠENÉ ZNAČENÍ?

Používání zmenšených velikostí je oficiálně možné mimo hlavní tahy a na cyklistické a pěší infrastruktuře, tedy většině území obcí. To je zásadní poznatek, který je dosud využíván jen minimálně. Zahraniční i zatím spíše ojedinelé české případy přitom ukazují, že to lze. Požadavek na zmenšené varianty je třeba jasně uvést v projektové dokumentaci a pohlídat při realizaci díla.



Všechny značky s výjimkou A 12b Děti mohly být zmenšené, pokud je vůbec účelné je osadit

Menší zmenšené značky na Slovensku (průměr 42 cm místo 50 cm v ČR) v porovnání se standardní 70cm velikostí



Zmenšená mohla být i zákazová značka; její účelnost je navíc sporná

Zmenšená velikost značky IP 20 na sběrné komunikaci

Zmenšená značka na stezce nepůsobí tak rušivě

S ohledem na oficiální nezávaznost TP 65 a dříve uvedené argumenty je možné zkusit navrhovat zmenšené velikosti i na místních komunikacích II. třídy, při respektování výjimek uvedených u místních komunikací III. třídy. Velikost značení by měla být vnímána nejen dle kategorie komunikace, ale i vzhledem k rychlosti vozidel, což TP 65 neberou v potaz, zatímco například slovenské TP 117 ano.

Nejvíce žádoucí je zmenšená velikost alespoň u velkoplošných značek IP 19 a IP 20a, které jsou zbytečně obrovské. S rozvojem cyklistické infrastruktury totiž hrozí vytafetování obcí značkou IP 20a ve standardním rozměru 1000 x 1500 mm zvětšující se o 500 mm šířky s každým dalším pruhem. Oporu lze přitom nalézt v TP 179: „Doporučuje se přednostně užívat značek Začátek vyhrazeného jízdního pruhu (IP 20a) a Konec vyhrazeného jízdního pruhu (IP 20b) menších rozměrů než základní velikost.“



Vizuálně nelichotivá budoucnost cyklisticky přívětivé infrastruktury

V budoucnu se snad dočkáme jednoduššího označení nebo i absence svíslé značky pro cyklistický pruh, jak je běžné v některých evropských zemích. Nebo standardního používání zmenšených verzí značek v intravilánu, jako tomu je například ve Francii. Více v kapitole 05 Zahraniční inspirace.

Zmenšené varianty značek sice bývají levnější, ale ne vždy nabízené nebo okamžitě dostupné tak jako standardní velikosti. To je však dáno pouze současnou nedostatečnou poptávkou, protože se téměř nevyužívají. Pokud začnou být běžně osazovány, lze očekávat rozšíření jejich dostupnosti díky dlouhodobé vyšší poptávce. Proč se značky různých druhů stezek nebo pěších a obytných zón vůbec vyrábějí ve standardní velikosti, když mohou být vždy zmenšené, je pak záhadou.

Bez ohledu na použitou velikost však platí, že nejlepší svíslá značka je ta, která tam nemusí být. Předpokladem pro to je kvalitní stavební uspořádání (viz kapitola 04 Jak předejít přemíře dopravního značení), a omezení (zbytečně) instalovaného značení.

SPRÁVNÉ A ČASTĚJŠÍ VYUŽÍVÁNÍ VODOROVNÉHO ZNAČENÍ

Vodorovné značení (VDZ) je v ČR z úsporných důvodů často vynecháváno a spíše se instalují svislé značky, což pomíjí přesně opačný přínos pro řidiče. Vodorovné značení ovlivňuje vnímání komunikace více, a řidič jej skutečně vnímá, protože sleduje provoz před vozidlem. Svislá značka může snadno splynout s okolím, být zakrytá, špatně viditelná nebo jednoduše zaniknout v množství dalších značek.

JÍZDNÍ PRUHY

Vyznačení jízdních pruhů může bezpečnost zlepšovat i zhoršovat. U užších vozovek je vyznačení kontraproduktivní, protože řidiči poskytnou snazší orientaci a pocit bezpečí, od určité šířky vozovky je však vyznačení pruhů žádoucí, protože ji naopak opticky zužuje. Dle TP 133 se jízdní pruhy vyznačují od šířky vozovky 6,00 m včetně. Tento rozměr je zřejmě nejčastější šířkou obslužných komunikací v ČR – nutno říci, že naddimenzovanou –, vodorovné značení se na nich však obvykle nevyskytuje.



Chybějící vyznačení pruhů na obslužných komunikacích s šířkou 6,0 m a více

Absence VDZ kromě rozporu s TP 133 nepůsobí zklidňujícím dojmem. Místo vyznačení pruhů by měla být komunikace zúžena, dle situace až na 5,0 m, což v souladu s TP 218 postačuje pro běžné vyhnutí vozidel. Alternativně lze na komunikaci zřídit legální parkování a komunikaci zjednosměrnit (se zřízením cykloobousměrky) nebo vytvořit jednopruhovou obousměrnou komunikaci s výhybnami.

VDZ dokáže vliv nadměrné šířky vozovky částečně vynahradit. Na porovnání dvou následujících obrázků je ukázána komunikace o šířce 7,0 m bez vodorovného značení a komunikace s vyznačenými ochrannými pruhy pro cyklisty. Ta působí užší, přestože je o 0,7 m širší.



Předimenzovaná obslužná komunikace o šířce 7,0 m působí širokým dojmem



Obslužná komunikace s ochrannými pruhy pro cyklisty a stromy se jeví jako užší, přestože je široká 7,7 m

KŘÍŽOVATKY

Využívání vodorovného značení je doporučeno zejména pro vyznačení hranic křižovatek. Dle TP 133 „se v obci u zvýšených obrubníků nemusí vodiči čára vyznačovat“, to však vede k nepovolené absenci i v křižovatkách. Její vyznačení je přitom jedním z prvků určení přednosti v jízdě, a například ve Velké Británii mnohdy jediným. V kombinaci s nevhodnou praxí oddalování značek přednosti v jízdě od křižovatky pak v místě chybí spolehlivé vodítko, kdo má přednost.



Nejasná přednost v křižovatce kvůli absenci vodorovného značení a svislé znače nesmyslně předsunuté o 45 m

Zvlášť důležité je vyznačení hranice křižovatky v místech s psychologickou předností. Ta může nastávat, když je hlavní pozemní komunikace vedena do odbočky (tzv. zalomená přednost), nebo u přednosti zprava při rozdílném zatížení, šířce nebo významu komunikací.



Chybějící vyznačení hranice křižovatky a absence dodatekové tabulky jen málo zamezují psychologické přednosti jízdě přímo

Psychologická přednost v zóně 30 s předností zprava kvůli nadměrné šířce komunikace, většímu významu a silnějšímu provozu

AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY

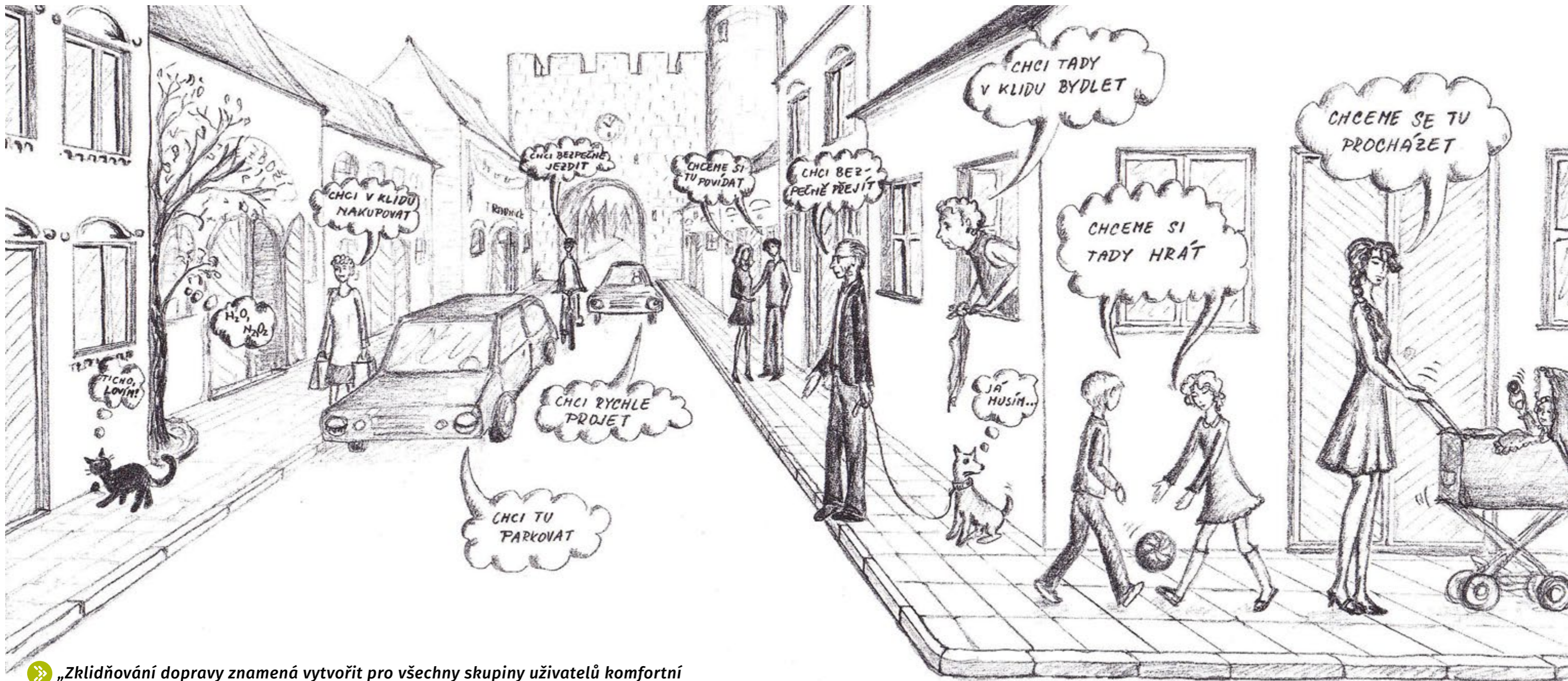
Zastávkový sloupek vždy obsahuje SDZ IJ 4a, které zakazuje zastavení a stání vozidla „ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označником zastávky“. Toto obecné vymezení délky se však nepoužije, je-li pomocí vodorovného značení vyznačena Zastávka autobusu nebo trolejbusu (V 11a), pak „platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor“.



Nesprávné užití vodorovného značení umožňuje legální stání v nájezdech

Pomineme-li nízkou znalost výše uvedeného ustanovení citovaného ze zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb., je opatření znehodnoceno užitím VDZ V 11a pouze v délce nástupní hrany. Vozidla mimo prostor tohoto VDZ mohou být zcela legálně odstavena, a tím znemožnit autobusu zastávku využít.

Vodorovné značení tedy ve většině případů nemusí být užito, a pokud je VDZ V 11a zřízeno, je nutno nájezdový a výjezdový klín označit žlutou čarou zakazující zastavení nebo stání.



„Zklidňování dopravy znamená vytvořit pro všechny skupiny uživatelů komfortní a přívětivý uliční prostor bez nepřiměřeného omezování.“

Petr Novotný, Atelier malých okružních křižovatek

STAVEBNÍ OPATŘENÍ

Přemíře dopravního značení lze předejít vhodným uspořádáním komunikace. Celkový design ulice (šířka jízdních pruhů, povrch, parkování, stromy) ovlivňuje komfort řidiče a jeho vyhodnocení míry rizika, čemuž přirozeně uzpůsobuje svou rychlost. Pokud stavební uspořádání neodpovídá požadované rychlosti nebo typu komunikace, těžko lze od řidičů očekávat žádané chování jen na základě značek.



Zbytečná plocha vozovky plýtvá prostorem



Nevyužitá příležitost zředit chodníkový přejezd



Ošklivé zmenšení křižovatky plýtvá prostorem



Vhodná stavební úprava zmenšení křižovatky

Celkový vzhled ulice a rozdělení ploch by měly vycházet z dlouhodobého plánu (vize), který je při investičních akcích postupně naplňován. Provádění prostých rekonstrukcí nebo obnovy povrchu nevyužívá příležitost přinést do území novou přidanou hodnotu.

SPRÁVNÁ ŠÍŘKA JÍZDNÍCH PRUHŮ



Nesprávné řešení – zachování šířky, nebo dokonce rozšíření jízdních pruhů v obci

Šířka jízdního pruhu (a celková šířka vozovky) výrazně ovlivňuje vnímanou, a tedy i skutečnou rychlost řidičů. TP 145 k tomu uvádí: „I malé zvětšení šířky znamená příkrý nárůst řídicím volené jízdní rychlosti. Proto je nutno při dimenzování šířek jízdních pruhů a dalších souvisejících prvků postupovat velmi opatrně. Větší šířky znamenají nutnost používání dalších stavebních opatření, chceme-li na komunikaci zajistit žádanou rychlost i bez trvalého policejního dozoru.“

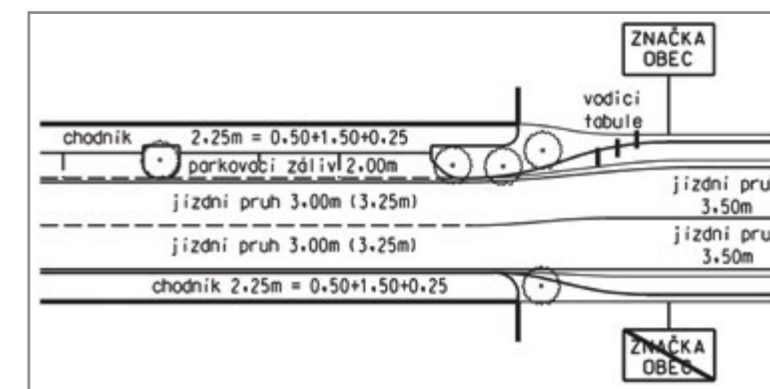


Schéma šířkového uspořádání uvnitř obce (zdroj: ČSN 73 6110)

Závislost rychlosti volené řídicím na šířce jízdního pruhu

Kategorie vozidla	Rychlost ($V_{85\%}$)		
	30 km/h	50 km/h	80 km/h
Osobní automobil	2,25	2,40	2,60
Dodávka, malý nákl. automobil	2,50	2,60	3,00
Nákladní automobil, autobus	3,00	3,10	3,25

(zdroj: TP 145)

VYMÁHÁNÍ PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Ve všech českých městech a obcích schází účinný dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu a přiměřená míra represivních opatření při jejich porušování. Společenská tolerance k porušování pravidel (zejména u parkování) však nutí policejní složky problémy ve velké míře přehlížet a neřešit, k čemuž jsou často vyzýváni také politici – zřizovateli. Vymahatelnost práva je však základním prvkem respektovanosti pravidel, neboť řidiči nemají důvod své chování měnit, pokud je tolerováno. Cílem není trestat každé sebemenší nedodržení pravidel, ale hlavně zjevná porušení se zásadními dopady a riziky.



Neřešené parkování na chodníku a na zeleni vadí více než stání na komunikaci – nelegální jsou však oba příklady

Například v rezidenčních oblastech se běžně parkuje na komunikaci, přestože tím není dodrženo zachování volného průjezdu 6 m při stání (odst. 3, § 25 zákona č. 361/2000 Sb.). Uplatňování tohoto obecného požadavku je však vzhledem k minimálnímu provozu nepřiměřené a zároveň se jedná o neřešený dluh na infrastruktuře. Obec by proto v souladu s koncepcí parkování měla stání na komunikaci legalizovat (pokud je to žádoucí), než se prohřešek začne bezhlavě pokutovat. Trestání totiž má být účinné, ale taky smysluplné a přiměřené.

Odstranění podobných „šedých zón“ pomůže nejen snížit počet zbytečného značení, ale zároveň zvýší bezpečnost pro motorovou i bezmotorovou dopravu díky zřejmé organizaci provozu.

DOSTATEČNÁ ÚDRŽBA

Svislé dopravní značení bývá osazováno s odkazem na možnou špatnou viditelnost toho vodorovného. Proč tedy existuje, když se na něj údajně nelze spolehnout? Sněhová pokrývka nebo znečištění komunikace např. listím jsou pouze sezónní jevy a s postupující klimatickou změnou se týkají stále menší části roku i území. Viditelnost značení má být zajištěna jeho pravidelnou údržbou, obnovou a čištěním komunikace, není možné umísťovat SDZ jako náhradu nevyhovujícího VDZ.

Existence (nadbytečného) značení nemá být požadována ani policií pro snazší trestání přestupků, protože aplikace přehrše značek způsobí pouze další degeneraci znalostí a argumentaci typu: „Vždyť tam není značka.“ Zároveň jde proti principu minimalizace značení stanovenému zákonem č. 361/2000 Sb. i všemi navazujícími předpisy a metodikami, viz kapitola 03.

V české realitě navíc není spolehlivé ani svislé značení. Poškozené, zarostlé, opotřebené nebo jinak špatně viditelné značení často zůstává roky neřešeno, přestože je kontrola značení explicitně uvedena jako součást běžné prohlídky v § 6 vyhlášky č. 104/1997 Sb. Dle něj by i nejméně významné komunikace měly být kontrolovány alespoň jednou za měsíc.



Kolik značek je na obrázku? Dvě, ale z druhé je vidět jen sloupek

Zakrytí (zbytečné) značky stromem – chyba výběru stromu nebo údržby

Zbytečná svislá značka zdůrazňuje zákaz vyznačený vodorovným značením

MENŠÍ VYUŽÍVÁNÍ SEMAFORŮ

Světelná signalizace, dále jen SSZ, naplňuje rčení „Dobrý sluha, ale zlý pán“. Obecně totiž není bezpečnější ani řešením pro (zdánlivé) kapacitní problémy. U propouštění středních a nižších intenzit je řízení světelnými signály z principu svého fungování méně efektivní než neřízená křižovatka. Přínos a efektivita není po zřízení ověřována a nadbytečnost se obvykle ukáže při poruše nebo výpadku, kdy je provoz i na větších nebo zatížených křižovatkách mnohdy plynulejší, než když signalizace funguje.



Efektivní fungování křižovatky na sběrné komunikaci při vypnuté signalizaci, čtvrtek 14:00–14:10

SVĚTELNÉ KŘIŽOVATKY

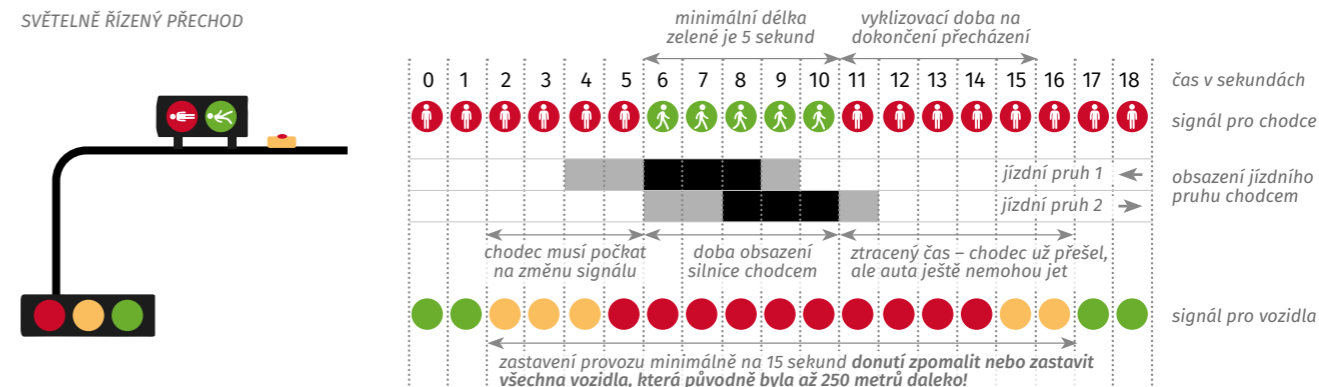
Dostatečných intenzit je po většinu občanského dne dosahováno pouze v centrech větších měst a na zatížených průtazích. Jinde je kromě dopravních špiček, tedy zhruba 3–6 hodin denně, signalizace zbytečná a dopravu zbytečně zpomaluje. SSZ přitom obvykle funguje téměř celý den, například v čase 6–20, 5–22 apod., a to i o víkendech. Při slabém provozu ji často nelze vypnout, protože neřízený přechod může vést maximálně přes dva pruhy, a ty ještě nesmí vést stejným směrem; obvykle bývá alespoň jedna z těchto podmínek nesplněná.

Existence zbytečného semaforu způsobuje kromě vizuálního a světelného smogu i další negativa jako je zvýšení hluchosti, vyšší zábor plochy a bariérovost ve městě aj. Snížením podílu zastavených vozidel vypnutím signalizace při nočním provozu (22–6) lze ročně uspořit např. 499 000 zbytečných zastavení, 7711 litrů paliva, a 17,735 tun emisí CO₂. Tyto nezanedbatelné hodnoty se přitom týkají pouze nočního provozu jedné konkrétní křižovatky, celodenní vypnutí tak může mít přínosy násobně vyšší.

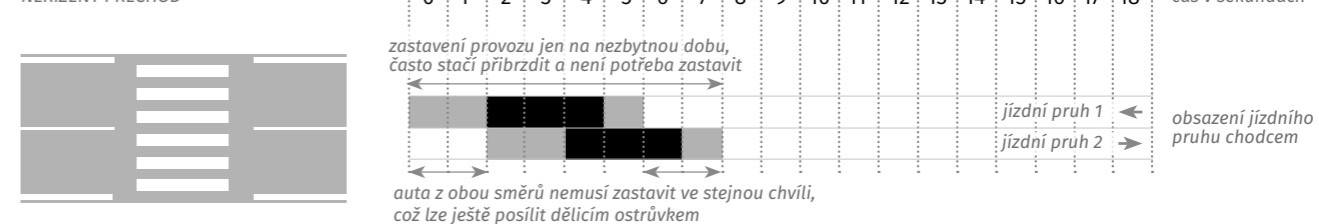
SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ PŘECHODY

Ve většině případů je zbytečné a nevýhodné zřízení samostatného chodeckého SSZ. Semafor totiž zastaví provoz nejméně na 15 sekund, přestože chodec přejde za 5 sekund a každý pruh je blokován pouze 3–6 sekund. I při okamžité reakci semaforu navíc může chodec zahájit přecházení nejdříve za 5–6 sekund, přitom na neřízeném přechodu by již mohl být na opačné straně vozovky.

SVĚTELNĚ ŘÍZENÝ PŘECHOD



NEŘÍZENÝ PŘECHOD



Tyto rozdíly jsou dány principem fungování SSZ a nelze je snížit ani odstranit. Chodci proto často přechází bez stisknutí tlačítka v mezerách mezi vozidly, což narušuje často užívaný argument o vyšší bezpečnosti. Pro chodce i vozidla je tedy výhodnější řešení přechodu s dělicím ostrůvkem, ten však musí být proveden správně, viz strany 59–61.

ZPOMALOVACÍ SEMAFORY

Krajně nevhodné jsou tzv. zpomalovací semafore. Samostatný, jednosměrný semafor u vjezdu do obce nesplňuje žádnou podmínku stanovenou pro zřízení SSZ a bezvýznamnost červené snižuje obecně vnímanou vážnost signálu „Stůj!“ všech signalizací. Nevhodné je i spojení s přechodem nebo křižovatkou (tzv. celočervená), protože si řidiči na automatické přepínání signálu zvyknou a nejsou připraveni brzdit. „Trénovaný“ řidič pak nemusí být schopen včas zareagovat, pokud ke změně nedorazí, a může dojít ke střetu s účastníkem, kterého daná červená měla kryt.

OMEZENÍ SNAHY REGULOVAT VŠE

Problémem jsou také obsáhlé dodatkové tabulky. Ty za jízdy nelze stihnout přečíst a pochopit, značení je tedy řidiči ignorováno, čímž ztrácí smysl. Neopodstatněné se jeví také zakazování sporadických (či spíše teoretických) jevů na málo významných komunikacích, zejména zákazových značek pro určité typy vozidel nebo omezení délky. Osazená značení nepochybně vychází z historické zkušenosti, nicméně je ke zvážení, jak často takový jev nastává, aby kvůli tomu bylo nutné instalovat trvalou značku. Zároveň je třeba se vždy ptát, jestli lze dodržování omezení (dostatečně) kontrolovat a vymáhat.



Dodatkové tabulky vyžadující zastavení vozidla, aby bylo možné je přečíst a vyhodnotit



Jak často projíždějí nákladní vozidla zástavbou, aby se na ně nevztahovala výjimka zásobování?

Skutečně je třeba omezovat vjezd a rychlost ve slepé ulici a upozorňovat na děti v sídlišti?

Zákaz odbočení zbytečně zakazuje ne-realizovatelný manévr do slepé ulice, kde délka vozidel není omezena

ODMÍTNUTÍ DEMAGOGIE A OSVĚTA

Město šikanuje občany za špatné parkování

N Redakce 23. 07. 2020

Ve Frýdku-Místku chybí minimálně 3000 parkovacích míst. Bez ohledu na tento fakt, městská policie přitvrdila. Údajně na příkaz politiků, kteří jsou ale paradoxně odpovědní za nedostatek parkovacích míst.

Emotivní titulek a nepochopení problematiky na rádoby zpravodajském webu (zdroj: nasepraha.cz)

Vymáhání existujících pravidel není šikana řidičů. Pokutování nesprávného chování bývá nelibě vnímáno prakticky každým, protože se obává, že by se do „pasti“ mohl sám chytit. V přeneseném významu se sousloví často užívá také při úpravách uličních profilů, kterým se obce v rámci udržitelnosti a kvality života přizpůsobují novějším trendům. Tato změna, často vnímaná jako „útlak“ automobilistů, ve skutečnosti usiluje o rovnováhu mezi různými způsoby dopravy. Každý řidič je totiž alespoň v části trasy zároveň chodcem a sám vyžaduje pěší infrastrukturu.

V kontextu výše uvedeného, zdánlivě zpravodajského příkladu je důležité zmínit, že obec nemá povinnost zajišťovat parkovací stání pro (všechna) vozidla. Požadované parkovací kapacity dle ČSN 73 6110 se totiž vztahují k budovám; většinu z nich však obce nevlastní. Je tedy pouze na rozhodnutí každé obce, kolik parkovacích stání nabídne a za jakou cenu, což je jeden z relevantních nástrojů ovlivňování dopravního chování.

24. dubna 2023 17:52 Analýza Praha

Z ulic Prahy je parkoviště, kde menšina šikanuje většinu. Data ukazují, že podvádět se vyplácí

PROKOP VODRÁŽKA + Odebírat e-mailem

Praha prohrává souboj s automobily. V hlavním městě vznikl systém, který neumí efektivně trestat lidi cíleně porušující pravidla. Dopláci na to zbytek společnosti. Přinášíme unikátní statistiky nezaplacených pokut za parkování z jednotlivých městských částí i možnosti, jak situaci změnit.

Relevantní titulek i obsah článku na webu skutečného zpravodajství (zdroj: denikn.cz)

(NE)VHODNÉ PŘÍKLADY

PROSTÁ OBNOVA POVRCHU V OBYČEJNÉ ULICI

V obcích postupně dochází k obnově povrchů komunikací, projekty se však omezují na rekonstrukci, bývá zachována naddimenzovaná šířka 6 m a nedochází k vytvoření jakékoliv přidané hodnoty. Ulice ani oblast často není zahrnuta do zóny 30, nedojde ke zrušení vyznačení přednosti na křižovatkách, nedojde k legalizaci parkování, chybí prvky zklidnění, ulice nemají vzrostlou zeleň atp. Nový povrch je sice záslužný počin, ale takto rozsáhlý stavební zásah má být využitý k rozvoji ulice a veřejného prostoru.



Realita malé obce – nové povrchy silnice a chodníku nepřinesly ulici jakoukoliv přidanou hodnotu

Lepší dopravní uspořádání, avšak esteticky a urbanisticky stále ne(do)řešený celkový uliční prostor

NESMYSLNÝ POŽADAVEK KRAJSKÉ SPRÁVY KOMUNIKACÍ

Krajská správa komunikací plánovala rekonstrukci silnice II. třídy skrze městys s méně než tisícovkou obyvatel. Kvůli vlastnímu požadavku na autobusové zastávky pouze mimo jízdní pruh bylo obci v podstatě oznámeno, že se po rekonstrukci ocitne bez zastávky, protože ji na průtahu mimo pruh nelze umístit. Obec by se tak kvůli libovůli správce ocitla bez spojení veřejnou dopravou.

Plošný požadavek uplatňovaný pro všechny silnice II. třídy byl nesmyslný, protože intenzity autobusů i vozidel byly velmi nízké: 3 páry spojů za den a necelé 2 000 vozidel za 24 hodin v obou směrech. Kvůli neústupnosti správce tak byla obec nucena vybudovat točnu s autobusovou zastávkou za 3,5 milionu Kč, což tvoří zhruba 15 % jejího ročního rozpočtu. Prostranství u vodního toku před školou a školkou tak místo volnočasového vyžití patří autobusům a dopravnímu značení.

FUNKČNÍ A ESTETICKÁ KVALITA PROVEDENÍ

Při realizaci jakékoliv úpravy je vždy potřeba hledět na praktickou funkčnost pro chodce a cyklisty a estetické řešení, jinak občané i projíždějící řidiči intervenci špatně chápou jako omezení provozu. Právě estetická kvalita (nejen) krátkodobých řešení v terénu je vhodná pro rychlou pozitivní komunikaci tématu směrem k veřejnosti.



Trvale dočasné, přeznačované a nevzhledné zajištění rozhledů na přechodu, které „omezilo parkování“

Dopravně přínosná úprava je ošklivá a stále plýtvá veřejným prostorem

Příkladem může být zřizování zklidněných zón, kde by nemuselo být instalováno značení přednosti v jízdě, pokud by vjezdy byly zřízeny chodníkovým přejezdem, čímž by došlo k podpoře bezmotorové dopravy, snazšímu zřizování stezek na chodníku a nižšímu počtu značek. Lepší rozlišitelnosti pomáhá také materiálové odlišení ploch a využívání vodorovného značení.



Oddálení zpomalovacího prahu zbytečně prodlužuje pěší vazbu; zároveň je zde nadbytečně značka přednosti

Obytná zóna s rozlišenými plochami pro průjezd, pěší i parkování se obejde bez svíslých značek

VYBUDOVÁNÍ MÍSTNÍ SBĚRNÉ KOMUNIKACE

Jízdní pruhy nové sběrné komunikace byly provedeny v extravilánové šířce 3,5 m a v části úseku doplněny o odstavné pruhy. Celková šířka vozovky je tak 7,5–8,5 m, přestože adekvátně komfortní šířka by byla 6,5 m. Na dlouhých přímých úsecích chybí jakékoliv zklidnění a bylo zřízeno jen omezené množství nedělených přechodů, které již od počátku překračují maximální povolenou délku 7,0 m.



Naddimenzovaná šířka komunikace i jízdních pruhů na městské komunikaci

Kvůli přebytečné šířce umožňující legální stání jsou „zbytečně“ umístěny zákazové značky. Využitelnost souběžné samostatné cyklostezky snižují jednak chybějící propojení na zástavbu, a také „tradiční“ nesprávná praxe přerušování stezky na křižování s jinými komunikacemi. Značky začátků a konců stezek jsou navíc bezdůvodně ve standardní velikosti a nikoliv zmenšené.



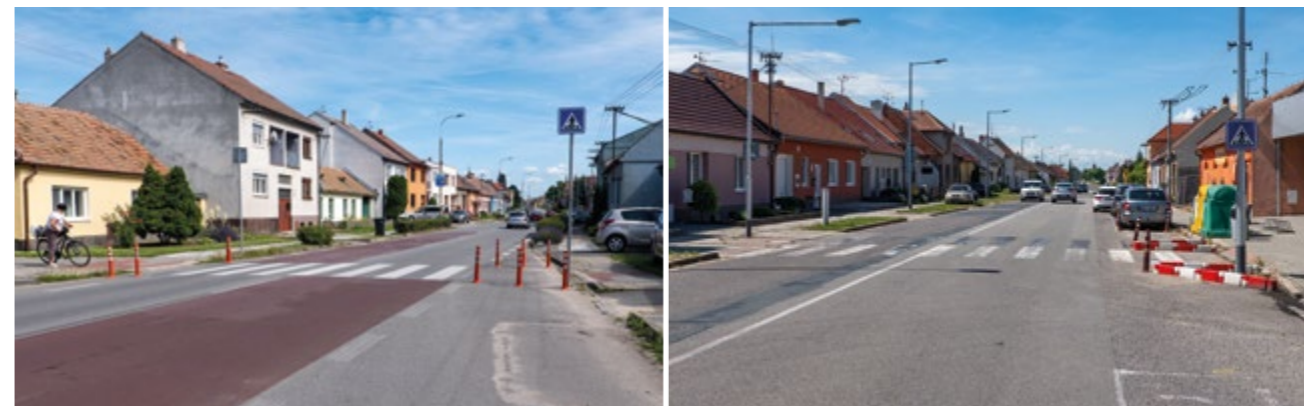
Překročená maximální délka přechodu v místě, kde měl být ostrůvek

Chybějící napojení cyklostezky

ZKRÁCENÍ DLOUHÝCH PŘECHODŮ

Pro zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce bývá zužována nadměrná šířka vozovky. Často volené nestavební řešení ovšem soulad s normami nezajistí, je osklivé, ale především se jedná o promarněnou příležitost zřídit místo s dělicím ostrůvkem, což doporučuje norma ČSN 73 6110 v článku 10.1.3.3.7.

Šířka komunikace alespoň 8,00 m umožňuje zřízení dělicího ostrůvku, který by situaci zlepšil výrazně více než zúžení vozovky a zkrácení délky přechodu. Zřízení samostatného semaforu je pak nejhorší variantou, protože zpomaluje všechny, jak bylo popsáno na straně 53.



Místa, kde mohl být snadno zřízen dělený přechod pro chodce



Stavební úpravy, kde v rozporu s ČSN 73 6110 nebyl zřízen dělený přechod pro chodce, ale došlo k zúžení vozovky

DĚLICÍ OSTRŮVKY

Dělicí ostrůvek je bezpečnější varianta pro přecházení, ovšem pouze pokud je proveden správně! Velmi často užívaná minimalistická forma přezdívaná „stadion“ chodcům neposkytuje ochranu kvůli příliš krátkým náběhům. Osazená značka C 4a navíc prakticky znemožňuje rozhled z ostrůvku a zároveň brání viditelnosti chodce za značkou. Kromě SDZ C 4a Příkázaný směr objíždění vpravo bývá někdy osazena též směrovací deska, která zcela zakryje i dospělého chodce. Problematické rozhledy a prakticky nulovou ochrannou funkci mají i nízkonákladová nestavební řešení.



Zacloněný rozhled z ostrůvku z výšky očí dospělého (vlevo) i dítěte (vpravo) zakrývá příjezdějící nákladní vozidla



Nadbytečné a zvýrazněné značení zakrývá dospělého chodce, z ostrůvku pak zakryje i autobus



Omezený rozhled na nestavebním dělicím ostrůvku

Dopravní policie všechna tato nevhodná řešení běžně schvaluje, přestože si mnozí zástupci jsou vědomi výše uvedených nedostatků a problematické bezpečnosti. Formálně je však všechno v pořádku – dopravní značení se při posuzování rozhledu nezohledňuje – takže to „není problém“.

Prodloužení okrajové části ostrůvku sníží zaclonění odsunem značky C 4a, což lze dále posílit užitím zmenšené varianty značky. Delší ostrůvek nevyžaduje větší zábor, pouze pokračuje do míst, kde je v ČR užito vodorovné značení. Prodloužená nájezdová část zároveň zvyšuje ochrannou funkci, protože nižší úhel nárazu do obruby spíše splní svou odraznou funkci a nasměruje vozidlo nazpět do jízdního pruhu, případně alespoň poskytne řidiči i chodci více času na reakci.



Dostatečný rozhled z ostrůvku s delšími náběhy (Nizozemsko)



» „Problémem dopravních inženýrů je, že se potíže na silnici snaží řešit přidáváním.
Podle mě je ale lepší prvky odebírat.“

Hans Monderman, nizozemský dopravní inženýr

05 ZAHRANIČNÍ **INSPIRACE**

PŘEDNOST V JÍZDĚ

Ve Velké Británii se dokážou obejít bez svislého značení přednosti v jízdě díky poctivému vyznačování hranic křižovatky. Pokud řidič nekříží příčnou čáru, je na hlavní a nepotřebuje k tomu svislou značku. Pokud řidičův pruh čára kříží, přednost dává. U přerušované čáry platí přednost zprava, při dvojité přerušované křížuje hlavní. Svislé značení pro hlavní i vedlejší pozemní komunikace existuje, ale používá se pouze pro zdůraznění a může být i zmenšené. Podobný způsob se objevuje i v Dánsku, kde je povinnost dát přednost systematicky vyznačována pásem trojúhelníků připomínajících značku Dej přednost v jízdě. Svislá značka se sice užívá poměrně často, ale obejde se to i bez ní.

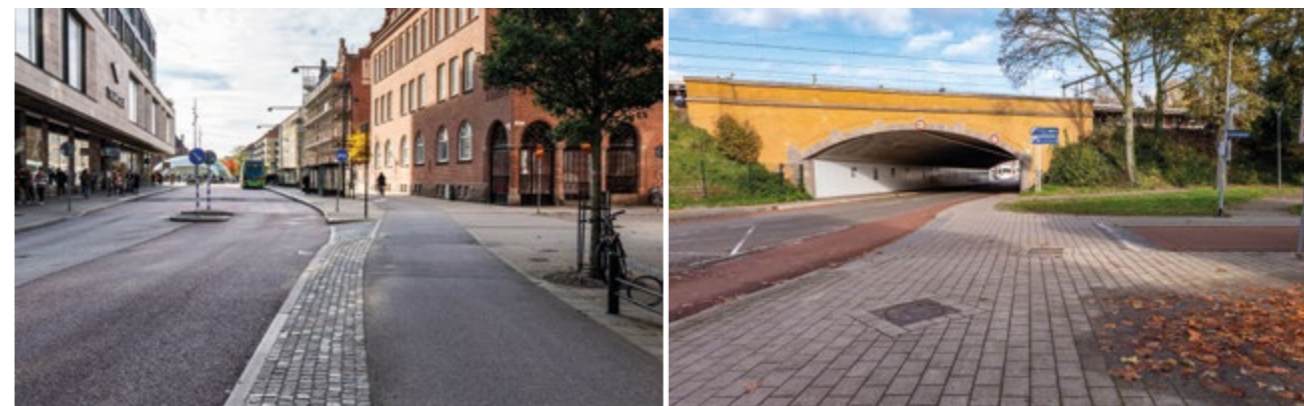


Přednost v jízdě je vyznačována primárně VDZ, SDZ se obvykle nepoužívá (Velká Británie)



Dánské vodorovné značení systematicky vyznačující povinnost dát přednost

V Nizozemsku, Dánsku nebo Švédsku se ve velkém používají chodníkové přejezdy pro napojení bočních ulic. Toto řešení podporuje bezmotorovou dopravu, protože chodník i cyklistický pás pokračuje bez přerušování a přednost dávají křižující vozidla. Podobně jako dlouhý zpomalovací práh pak opatření slouží i pro zpomalení řidičů na vjezdu i výjezdu ze zóny. Takové řešení zároveň odvrací nutnost použít svislé i vodorovné značení.



Chodníkový přejezd zklidňuje dopravu a zároveň zachovává kontinuitu pro bezmotorovou dopravu (Švédsko + Nizozemsko)

V cyklisticky rozvinutých státech (Dánsko, Nizozemsko) pak dokážou v odůvodněných případech zřídit přednost pro cyklisty na křižení se silniční komunikací.



Vozidla dávají přednost křižujícím cyklistům (Dánsko + Nizozemsko)

ŘADICÍ A VYHRAZENÉ PRUHY

V Nizozemsku není běžně používána ani značka řadicích pruhů (česká značka IP 19), viz „složitější“ situace na obrázku níže, kde jsou na silnici 4 řadicí pruhy včetně pruhu pro cyklisty. Pro srovnání je na vedlejším obrázku zcela totožná situace z ČR s osazenou značkou, zde alespoň ve zmenšené velikosti, byť na sběrné komunikaci je to v rozporu s (ne)závaznými TP 65.



Totožná situace v Nizozemsku (ještě s tramvají) značku nepotřebuje, v ČR ji zatím stále osazujeme

Značka řadicích pruhů se jen minimálně vyskytuje také například v Dánsku, Švédsku, Švýcarsku nebo ve Velké Británii, přestože se ve většině těchto zemí pravidelně vyskytuje sníh. Bez svíslé značky se v těchto zemích obejde i navíc povolený směr v řadicím pruhu pro některá vozidla (obvykle pro MHD nebo cyklisty), který je vyznačen pouze vodorovným značením. Ve Švýcarsku k tomu používají žlutou barvu – dočasně značení je oranžové –, což umožňuje snazší orientaci i bez svíslých značek.



Povolený směr pro některá vozidla vyznačený pouze pomocí vodorovného značení (Dánsko + Švédsko)



Žluté vodorovné značení pro vybrané skupiny zjednodušuje orientaci (Švýcarsko)

V Dánsku nebo Velké Británii pak lze řadicí pruh umístit i „nelogicky“ tak, že řidič při odbočení kříží dráhu vozidel do ostatních směrů. Větší nadjetí umožňuje například průjezd autobusu na užších nárožích nebo zřízení více řadicích pruhů ve stísněných poměrech. Situace se sice obejdou bez svíslých značek, ale jsou řízeny semaforem. V ČR by to bez značky ne(pro)šlo, a pravděpodobně by neprošel ani samotný koncept kvůli obvyklé policejní obavě: „A co když vypadnou světla?“



Odbočování vozidel přes směr přímo zajišťuje lepší průjezdnost (Dánsko + Velká Británie)

VYZNAČENÍ PRUHŮ PRO CYKLISTY

Například v Norsku nebo ve Francii bývají pruhy pro cyklisty označeny jednoduchou informativní značkou, která říká „vpravo je cyklopruh“, bez nutnosti vyznačovat všechny pruhy v daném směru. V Česku by taková značka šla zařadit do řady IP, tedy formát 500 x 500 mm, jaký má například přechod pro chodce. Ještě úspornější jsou v Nizozemsku, kde značka není vůbec. Povrch pro cyklisty je – nejen na silnicích – systematicky zřizován v tmavě cihlové barvě, a je tedy okamžitě a jednoduše rozlišitelný.



Jednoduché SDZ označující pruh pro cyklisty v Norsku a ve Francii



Pruhy a stezky pro cyklisty díky systematickému zbarvení nevyžadují svislou značku (Nizozemsko)

ZÁKAZY VERSUS PŘÍKAZY

V ČR je zvykem spíše zakazovat a udělit výjimku, zatímco například ve Francii, Holandsku nebo Velké Británii se používá pozitivní indikace příkazovou nebo informativní značkou. V některých případech by tím šlo ušetřit dodatkovou tabulku; už značka samotná totiž vystihuje, pro koho je následující prostor (úsek) určen, na rozdíl od obecného zákazu, který je vždy třeba upřesnit.



Jasně vyznačení míst pro zásobování v Nizozemsku versus český, každodenně nerespektovaný zákaz zastavení



Britská a francouzská značka pro komunikace veřejné dopravy v porovnání s českým zákazem

VELIKOST A UMÍSTĚNÍ ZNAČENÍ

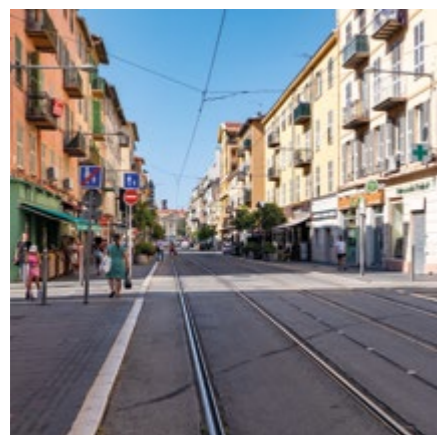
Mnoho států, včetně např. Slovenska, v intravilánu běžně používá značení, které je ještě menší než české zmenšené, a zmenšit tam lze i značku B 2 Zákaz vjezdu všech vozidel. České TP 65 to jako jednu z mála výjimek nepovolují, přestože velmi podobnou značku B 1 Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech i jakoukoliv jinou zákazovou zmenšit lze. Nelogická je v TP 65 také zmínka, že nelze zmenšit značky IP 6 a IP 7, protože čtverec nemá definován zmenšený rozměr. Zmenšit tudíž nelze ani jiné informativní značky.



Zmenšená značka B 2 je i s menším průměrem, než by byla v ČR, jasně rozpoznatelná i z větší dálky (Slovensko)



Ve Francii se zmenšené značky používají v obci standardně i na významnějších komunikacích (Francie)



Malá velikost značek je dostatečná a nepůsobí tak rušivě (Francie)



Běžně užívaná velikost je menší než zmenšené varianty v ČR (Švýcarsko)



Běžná česká realita s obří zónovou značkou standardní velikosti

Menší zónové značky lze získat také rozdělením na (zmenšenou) základní verzi, doplněnou o případnou dodatkovou tabulku s výjimkami, nebo rozdělením na více zónových značek. Nejen zónové značky pak lze umístit nízko nad vozovku, což se obvykle uplatňuje v centrech, u významných budov nebo v obytných zónách. ČR toto nerozlišuje a všechny trvalé značky umísťuje do výšky alespoň 1,5 m nad vozovkou, nebo 2,2 m nad chodníkem. Dočasné značení přitom může být jen 0,6 m nad vozovkou.



Rozdělení na dvě zóny umožňuje použít malé verze zónových značek (Slovensko)



Kompaktní základní verze zóny 30 s upřesňující dodatkovou tabulkou (Rakousko)



Zmenšená, ale stále velká a necitlivě umístěná značka přímo u Malostranské mostecké věže



Nízké umístění netvoří pohledovou bariéru na palác (Nizozemsko)



Kompaktní a nízko umístěné vymezení zóny v centru města (Dánsko)



Malé a nízko umístěné značky zóny (Švédsko)



„Nejsme tak bohatí, abychom si mohli dovolit levné věci.“

Lidové pořekadlo

06 SOUHRN DOPORUČENÍ

» Svislá značka je příznakem nedostatku stavebního řešení nebo vodorovného značení

Zjednodušeně lze říci, že provoz by se mohl obejít bez jakýchkoliv svislých značek. Například značky přednosti v jízdě, považované v ČR za bezpodmínečně nutné, jsou na křižovatce fakticky duplicitní informací, protože ta vyplývá především z uspořádání komunikace a vodorovného značení. To potvrzuje nejen lidská psychologie, ale také běžná praxe v některých evropských státech.

Profil komunikace, uspořádání okolí a vodorovné značení jsou určujícími prvky pro pocit bezpečí řidičů, tedy volbu rychlosti a celkové chování řidiče. Při rekonstrukcích a změnách organizace dopravy je proto důležité věnovat pozornost zejména stavebnímu řešení, protože rozsah (z hlediska vizuálního smogu nežádoucího) svislého dopravního značení z něj vyplývá.

Hlavní zásady pro omezení vizuálního smogu z dopravního značení:

- Kvalitní stavební uspořádání celé ulice.
- Provádění změn organizace dopravy stavebními úpravami.
- U každé značky nebo dopravního zařízení vyhodnotit (ne)potřebnost osazení.
- Používat zmenšené varianty značek všude, kde to (pro)jde.
- Kontrolovat přítomnost zmenšených značek v projektu, při realizaci i přebírání.
- Dostatečné vymáhání pravidel pořádkovými složkami.
- Pravidelná údržba dopravního značení a kontrola jeho viditelnosti.

Návrhy aktivit a postupů:

- Celková revize dopravního značení – prověřit správnost, potřebnost nebo velikost.
- Zavedení zklidněných zón mimo hlavní tahy včetně stavebních opatření v oblasti.
- Vjezdy do bočních ulic realizovat chodníkovým přejezdem – snižuje množství nutného dopravního značení, odvrací problémy s délkou nebo šířkou přechodů a přejezdů pro cyklisty.
- Značky parkování umísťovat kolmo k vozovce – jedná se o mnohem menší pohledovou bariéru.
- Prověření potřebnosti a funkčnosti světelné signalizace.

Každý prvek ve veřejném prostoru včetně dopravního značení by měl být promyšlený, aby přispíval k lepší orientaci, bezpečnosti a zároveň by neměl příliš negativně ovlivňovat vnímání prostoru.



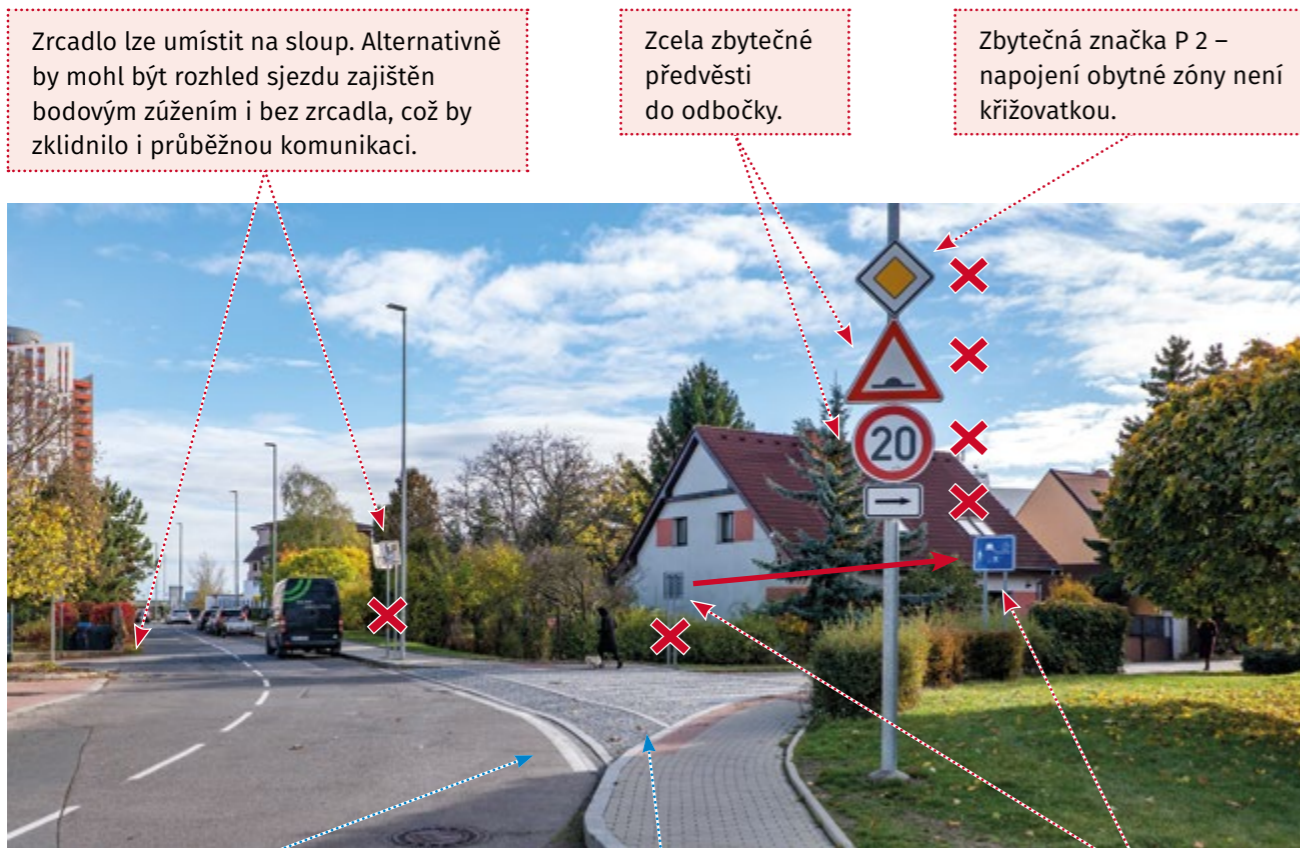
Síla bočního umístění – značka na obrázku vpravo téměř není vidět



Zbytečné zvýraznění nadbytečných značek – možná by stačilo, kdyby značka přechodu a chodci u něj byli vidět...

KOMENTOVANÉ PŘÍKLADY

STAVEBNĚ UPRAVENÝ VJEZD DO OBYTNÉ ZÓNY



Zrcadlo lze umístit na sloup. Alternativně by mohl být rozhled sjezdu zajištěn bodovým zúžením i bez zrcadla, což by zklidnilo i průběžnou komunikaci.

Zcela zbytečné předvěsti do odbočky.

Zbytečná značka P 2 – napojení obytné zóny není křižovatkou.

Že se nejedná o křižovatku je zdůrazněno čarou, která zde správně (a překvapivě) nechybí.

Kladně hodnotíme stavební opatření na vjezdu. Ještě lepší by byl chodníkový přejezd, který by jednoznačnost předností ještě posílil.

Značky obytné zóny mohou být zmenšené a umístěné na jednom sloupku pro oba směry.



Všechny značky na „hlavní“ lze odstranit a značky obytné zóny zmenšit.
Při drobné stavební úpravě lze odstranit i zrcadla sjezdů.

STAVEBNĚ NEUPRAVENÝ VJEZD DO OBYTNÉ ZÓNY



Zbytečné oddálení začátku zóny – čára i zpomalovací prvky mají být přímo u napojení.

Zbytečný zákaz zastavení – v obytné zóně nelze stát mimo vyznačená místa, zastavení netřeba regulovat.

Zbytečná značka přednosti v jízdě s dodatkovou tabulkou – napojení obytné zóny není křižovatkou.

Positivum – zmenšená značka obytné zóny.

Zbytečné vyznačení přechodu u křižovatky.

Ostrůvek včetně značek je zbytečný, mělo dojít k zúžení komunikace.

Je nutné regulovat vjezd do v podstatě neprůjezdné oblasti? Značka může být případně zmenšená.



Téměř všechny značky lze odstranit (kromě začátku a konce obytné zóny).

Doporučena stavební úprava na chodníkový přejezd:

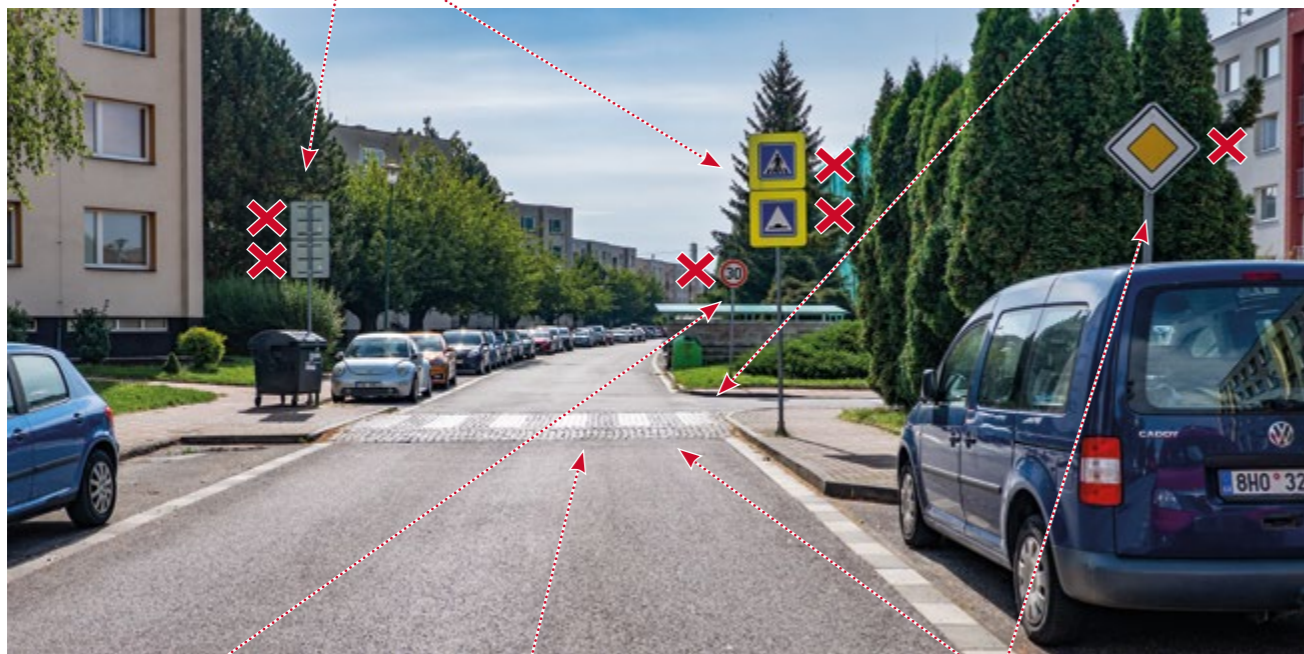
- lepší a zkrátí pěší vazbu, která je zbytečně prodloužená a bariérová,
- odpadne problém maximální délky přechodu.



NEÚČELNÁ PŘEDNOST V JÍZDĚ

Zbytečné zvýraznění zbytečných značek:
 - přechod u křižovatky není třeba označovat,
 - zpomalovací práh s přechodem není třeba označovat.

Chybí vyznačení hranice křižovatky vodorovným značením.



Omezení rychlosti má být zřízeno v celé oblasti pomocí zóny 30 namísto jednotlivého označení většiny ulic.

Ideální příležitost zřídit přednost zprava jako jedno z opatření v zóně 30.

Zpomalovací práh v kombinaci s vyznačením hlavní silnice nedává smysl. Při brzdění vozidla na hlavní se může řidič na vedlejší mylně domnívat, že ho vozidlo pouští.



Místo může být kompletně bez svislých značek, všechny lze odstranit.

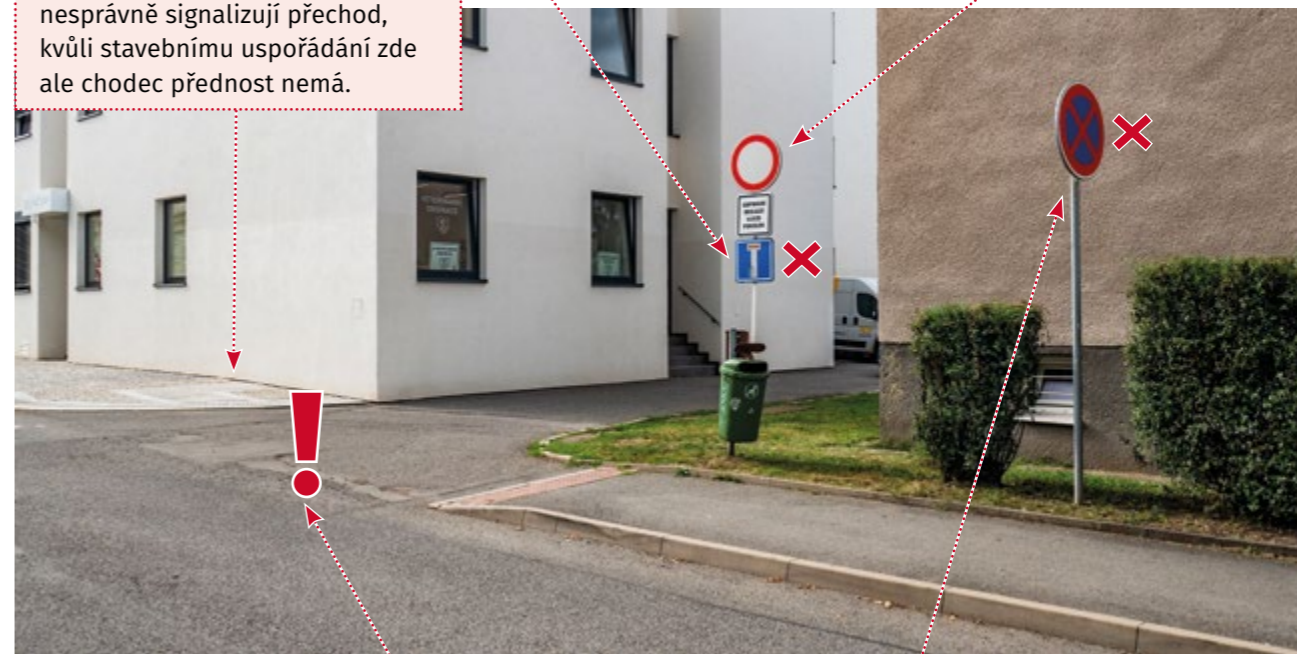
Možná stavební úprava – zvýšená plocha křižovatky pro větší zklidnění a zlepšení pěších vazeb.

PAST PŘEDNOSTI V JÍZDĚ

Zákazy vjezdu se značkou IP 10a obvykle neoznačují; vzhledem k omezení na „dopravní obsluhu“ to ani nemá smysl, protože místem (oblastí) nemá kdo projíždět.

Značka zákazu vjezdu může být zmenšená.

Navigační prvky pro nevidomé nesprávně signalizují přechod, kvůli stavebnímu uspořádání zde ale chodec přednost nemá.



Chybějící vodící čára způsobuje, že je místo křižovatkou s předností zprava, což je posíleno zbytečnou značkou IP 10a. Nezamýšlený důsledek je nelogický a nevhodný kvůli psychologické i logické přednosti vozidel jedoucích přímo, v případě nehody však bude vinen řidič na „hlavní“.

Platnost značky zákazu zastavení ihned končí nezamýšlenou křižovatkou, a 5 m před „křižovatkou“ nelze zastavit. Zároveň ho stačí vyznačit vodorovným značením nebo zmenšenou značkou.



Všechny značky lze zmenšit nebo odstranit. Dále je nezbytné vyjasnit přednost v jízdě.

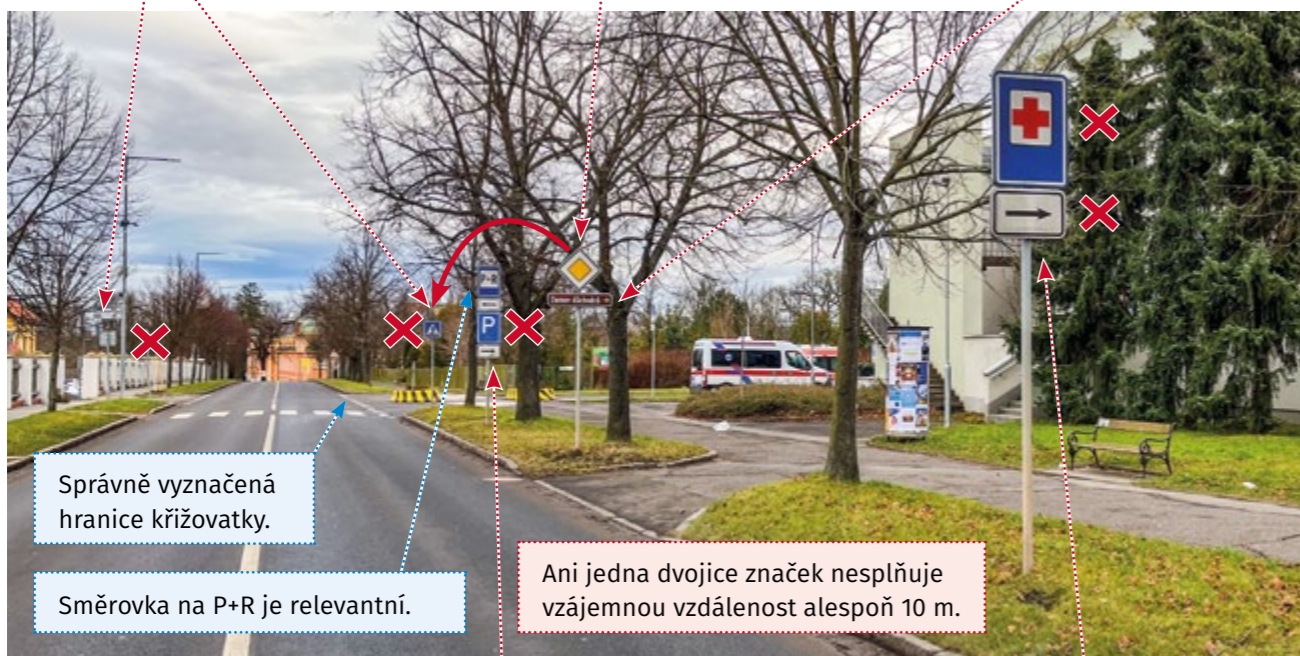
Možná stavební úprava – chodníkový přejezd.

TYPICKÝ PŘÍKLAD ŠPATNÉHO ZNAČENÍ

Zbytečné vyznačení přechodu u křižovatky.

Zbytečně oddálená značka P 2 – způsobeno nadbytečnou značkou přechodu, se kterou značku P 2 nelze kombinovat.

Směrovka na Domov důchodců je spíše zbytečná, protože návštěvníci svůj cíl znají.



Správně vyznačená hranice křižovatky.

Směrovka na P+R je relevantní.

Ani jedna dvojice značek nesplňuje vzájemnou vzdálenost alespoň 10 m.

Směrovka na obecné parkoviště je zbytečná:

- v obci se dá zastavit prakticky kdekoli
- parkoviště není velké a slouží zejména poliklinice
- nabízí bezplatnou alternativu k P+R (potenciálně zpoplatněnému).

Značka IJ 3 První pomoc je přežitek, navíc směřuje k běžné poliklinice s omezenou pracovní dobou.

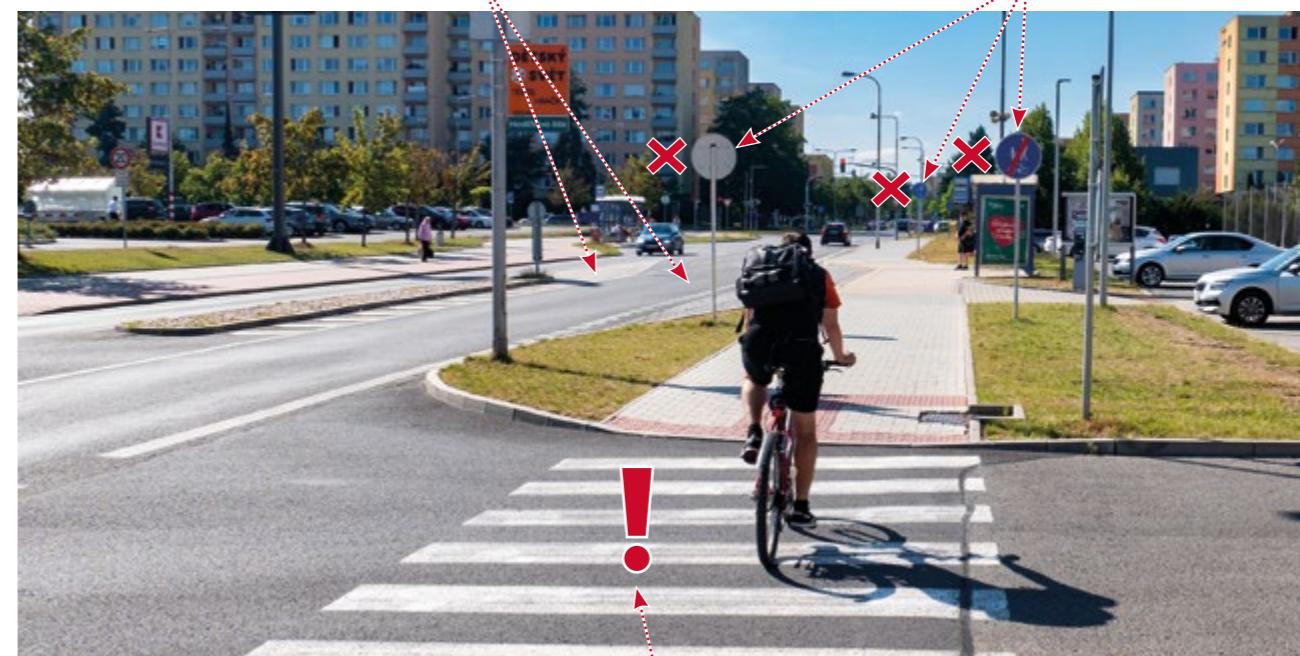
➤ Místo může obsahovat výrazně méně značek a dodržet vzájemnou vzdálenost dle TP 65.

ZBYTEČNÉ PŘERUŠENÍ STEZKY PRO CYKLISTY

Stežka je přerušena kvůli nástupišti a nedostatku místa pro vedení stezky za přístřeškem.

Zastávku přitom lze přesunout do jízdního pruhu a v případě potřeby umožnit objíždění prostředkem silnice, kde je nevyužitý prostor pro další plnohodnotný pruh.

Značky pro cyklisty mohly být zmenšené, a nemusely být vůbec, viz ostatní popisky.



Na stezce chybí vyznačení přejezdu pro cyklisty – chyba návrhu. Sdružení s přechodem však není dle TP 179 možné, protože nemá šířku 4 m. Společná stezka přitom může být široká jen 3 nebo 2 m...

Řešením je vyznačení užšího společného přechodu v rozporu s nezávaznými TP 179, stavební rozšíření přechodu na 4 m, nebo vybudování chodníkového přejezdu, což je nejvýhodnější pro bezmotorovou dopravu i snížení počtu potřebného značení.

➤ Stavebními úpravami lze vytvořit kvalitní a souvislou stezku pro cyklisty.

Navržená stavební úprava – posun zastávky a chodníkový přejezd na křižení se silnicí.

ČASTÁ NEDOROZUMNĚNÍ

NORMY ANI TP NEJSOU ZÁVAZNÉ

Žádný právní předpis obecně nestanovuje normy jako závazné, a Technické podmínky právní řád ani nezná. Úřady, policie a jiné subjekty se na ně odvolávají, ale oficiálně závazné nejsou.

STANOVISKO POLICIE NENÍ ZÁVAZNÉ

Silniční úřady se jím sice často řídí, ale s odůvodněním mohou u projektu rozhodnout kladně i přes jejich nesouhlas. Někdy totiž jde o překážku v pokroku, protože pomíjí negativní dopady na městotvornost a udržitelné druhy dopravy. Mnohé příklady v této publikaci navíc ukazují, že ani posouzení a schválení několika subjekty (včetně policie) nezabránilo vzniku nevhodných, nelogických nebo sporných situací, nelze ji tedy ani automaticky považovat za garanta bezpečnosti.

DÁME TAM (DALŠÍ) ZNAČKU

Sami řidiči i empirické analýzy říkají, že hlavní vliv má uspořádání komunikace a vodorovné značení. Svislá značka nutně nepomůže ani respektovanosti nebo vymahatelnosti, protože pro osoby vědomě porušující pravidla nic neznamená a pro slušnou většinu se jedná pouze o zbytečný vizuální smog.

DÁME TAM ZPOMALOVACÍ PRÁH

Zpomalovací práh je častou nekoncepční odpovědí na „rychle projíždějící vozidla“. Prakticky všem však přináší pouze nevýhody (zejména hluk), což po instalaci zjišťují i někteří iniciátoři. Místo restriktivního opatření je lepší proaktivní řešení stavebního nebo organizačního charakteru.

SEMAFOR NENÍ AUTOMATICKY LEPŠÍ ANI BEZPEČNĚJŠÍ

Semafor z principu svého fungování dopravu po většinu dne objektivně zdržuje, což platí pro křižovatky i řízené přechody. Zejména chodci v takových případech signály „oprávněně“ nerespektují, protože mohou bezpečně přecházet v mezerách mezi vozidly. Řidiči aut toto tak jednoduše učinit nemohou, nicméně zbytečnost světelného řízení taktéž jasně vnímají.

CYKLISTÉ A MHD NEOMEZUJÍ ŘIDIČE

Podpora všech druhů dopravy je paradoxně v zájmu silniční dopravy. Čím více osob bude využívat jiné, dostatečně atraktivní druhy dopravy, tím méně (z)bude vozidel na silnicích, z čehož budou profitovat právě zbylí řidiči. Jejich podporou tedy pomůžou (nejen) sami sobě.

ZÁVĚR

V textu je často odkazováno na normy a Technické podmínky (TP), které jsou oboje nezávazné. Zatímco v některých výjimečných případech navrhuje se jimi neřídit, většinou se na ně odkazujeme. Tento zdánlivý rozpor je však dán volností předpisů, podle nichž lze vytvořit prakticky jakékoliv řešení a v příslušných dokumentech pro něj najít oporu. Vždy totiž záleží na cíli úpravy, stanovení priorit apod.

S odkazem na oficiálně nezávazné, ale v praxi závazně používané dokumenty může čtenář této publikace získat přesvědčivý (proti)argument při komunikaci se subjekty, které totožné dokumenty používají pro svou argumentaci. Zatímco současní aktéři s rozhodujícím vlivem mají na své straně „pouze“ odborný názor, zkušenost a nezávazné předpisy, minimalizace počtu svislého značení je obsažena přímo v § 78 zákona č. 361/2000 Sb. **Obhajovat tudíž není potřeba redukci značení, ale naopak nezbytnost pro bezpečnost, plynulost, nebo „jiný důležitý veřejný zájem“, pro který jakoukoliv značku instalujeme.**

Změny je možné začít uskutečňovat v podstatě okamžitě, protože současné závazné i nezávazné předpisy podporují hlavní sdělení této příručky – minimalizaci počtu značek. Díky rozšíření povědomí o dostupných možnostech mohou samosprávy (investoři) požadovat lepší, kvalitnější, estetičtější řešení. Současně by měly připravovat kvalitní zadání projektu, který vychází z dlouhodobé strategie rozvoje obce, dopravy a veřejného prostoru.

Drtivá většina podkladů k šíření osvěty a znalostí je navíc volně dostupná. Norma ČSN 73 6110 je k dispozici na webu Ministerstva pro místní rozvoj, Technické podmínky jsou dostupné na internetové stránce pjk.rsd.cz. Seznam TP o dopravním značení je uveden v úvodu, viz Legislativní rámeček na straně 10.

Jelikož dopravní značení úzce souvisí se stavebním řešením, jsou níže uvedeny další relevantní TP:

- TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón
- TP 135 – Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty
- TP 218 – Navrhování zón 30

REFERENCE

PRÁVNÍ PŘEDPISY A METODIKY

České zákony, vyhlášky, normy ČSN a Technické podmínky Ministerstva dopravy ČR
Vybrané zahraniční předpisy

STRATEGICKÉ DOKUMENTY ČR

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050. Ministerstvo dopravy České republiky, 2021. [2024-11-11]

https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

Strategický rámec Česká republika 2030. Úřad vlády České republiky, 2017. ISBN 978-80-7440-188-6 [2024-11-11]

https://www.cr2030.cz/system/files/2024-12/CR-2030-s-vyhledem-do-2050_0.pdf

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019. [2024-11-11]

<https://mmr.gov.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf>

ODBORNÉ TEXTY A PUBLIKACE

Agerholm, N., Knudsen, D., & Variyeswaran, K. (2016). Speed-calming measures and their effect on driving speed – Test of a new technique measuring speeds based on GNSS data. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 263–270

<https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.06.022>

Ambros, J., Turek, R., Šragová, E., Petr, K., Šucha, M., & Frič, J. (2021). How fast would you (or should you) drive here? Investigation of relationships between official speed limit, perceived speed limit, and preferred speed. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 83, 164–178

<https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.09.003>

BRAGA, A. A., Bond, B. J. 2008. Policing Crime and Disorder Hot Spots: A Randomized Controlled Trial. *Criminology* 46

Bruce, N., & Appleyard, D. (2020). Tools, rules, and techniques: Planning, engineering, and design approaches to creating complete and livable streets and neighborhoods. In Elsevier eBooks (pp. 379–455)

<https://doi.org/10.1016/b978-0-12-816028-2.00020-4>

DONOVAN, G. H, Prestemon, J. P. 2012. The Effect of Trees on Crime in Portland, Oregon. *Environment and Behavior* 44, 1:3-30

HILLNHÜTTER, H. Stimulating urban walking environments – Can we measure the effect? *Sage Journals*, Volume 49, Issue 1. 2021

JURSA, D. Každý potrebuje reklamu – dokument o vizuálnom smogu, VŠMU, 2014

www.youtube.com/watch?v=5fYGmOGeKDU

LORENC, T., CLAYTON, S., NEARY, D., WHITEHEAD, M., PETTICREW, M., THOMSON, H., CUMMINS, S., SOWDEN, A., RENTON, A. Crime, fear of crime, environment, and mental health and wellbeing: mapping review of theories and causal pathways. *Health & Place*. 2012

Tranter, P., & Tolley, R. (2020). Hit the brakes: slowing existing motorised traffic. In Elsevier eBooks (pp. 235–272)

<https://doi.org/10.1016/b978-0-12-815316-1.00008-3>

United Nations. Convention on Road Signs and Signals, of 8 November 1968 (amended version) (E/CONF.56/17/Rev.1/Amend.1). United Nations Economic Commission for Europe, 1995. [2024-09-09]

<https://unece.org/DAM/trans/conventn/signalse.pdf>

United Nations. Convention on Road Signs and Signals of 8 November 1968 (amended version): Annex 2. United Nations Economic Commission for Europe, 1995. [2024-09-09]

<https://unece.org/DAM/trans/conventn/signalsa2.pdf>

Urie, Y., Velaga, N. R., & Maji, A. (2016). Cross-sectional study of road accidents and related law enforcement efficiency for 10 countries: A gap coherence analysis. *Traffic Injury Prevention*, 17(7), 686–691

<https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1146823>

OBRAZOVÉ MATERIÁLY

Fotografie pocházejí z archivu autora

Obrázky třetích stran mají zdroj uveden; úvodní obrázek kapitoly 04 (strana 46-47) je z TP 145

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
SDZ	Svislé dopravní značení
SSZ	Světelné signalizační zařízení („semafor“)
TP	Technické podmínky (vydávané Ministerstvem dopravy ČR)
VDZ	Vodorovné dopravní značení

DOPORUČENÍ PRO OBCE K OMEZENÍ VIZUÁLNÍHO SMOGU V OBLASTI DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

EDICE **MMR PRO OBCE** 

Vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve spolupráci se spolkem Naše kultivovaná města, z.s.

Text: Martin Marek, marek@citytraffic.cz

Spoluautoři: Veronika Růt, Ludmila Kolouchová, Jan Bittner, Petr Pšenička

Grafika: Bára Augustová, bara@virtualworld.cz

Korektura: Magdaléna Dudešková, Stanislava Kučová

Produkce: Ivana Svojtková, Ivana.Svojtкова@mmr.gov, MMR ČR, odbor regionální politiky

březen 2025

SBN: 978-80-7538-579-6



Naše kultivovaná města

DOPORUČENÍ PRO OBCE
K OMEZENÍ VIZUÁLNÍHO SMOGU V OBLASTI DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR