

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR**  
**Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

*TP 01/2016*

**TECHNICKÉ PODMIENKY**

## **Orientačné dopravné značenie na diaľniciach**

účinnosť od: **NEÚČINNÉ – NÁVRH**

marec 2016

## Obsah

1	ÚVODNÉ USTANOVENIA .....	4
2	ZÁKLADY .....	9
2.1	Účelnosť orientačného dopravného značenia .....	9
2.2	Bezpečnosť cestnej premávky .....	9
2.3	Základné zásady a požiadavky .....	9
2.4	Rozdelenie diaľnic, križovatiek a odpočívadiel .....	11
2.5	Druhy orientačného značenia .....	12
3	ŠTRUKTÚRA A OBSAH ORIENTAČNÉHO ZNAČENIA .....	14
3.1	Používané značky .....	14
3.2	Informačné prvky orientačných značiek .....	19
3.3	Väzba medzi šípkami, cieľovými blokmi a číslami diaľnic a ciest .....	25
4	CIELE A NÁZVY .....	27
4.1	Druhy cieľov .....	27
4.2	Dopravný význam cieľov .....	30
4.3	Voľba cieľov .....	31
4.4	Použitie cieľov .....	36
4.5	Pomenúvanie križovatiek .....	41
5	UMIESTNENIE ZNAČIEK .....	43
5.1	Umiestnenie v priečnom reze .....	43
5.2	Referenčné body .....	45
5.3	Prípojky .....	47
5.4	Uzly .....	52
5.5	Vetvy križovatiek .....	55
5.6	Odpočívadlá .....	57
5.7	Doplňkové značky a zariadenia .....	60
5.8	Zvláštne prípady .....	60
5.9	Diaľnice v polovičnom profile .....	70
6	VYOBRAZENIE A ROZMERY .....	71
6.1	Všeobecne .....	71
6.2	Farby .....	72
6.3	Písmo a texty .....	73
6.4	Cieľové bloky .....	77
6.5	Šípky .....	87
6.6	Čísla ciest .....	89
6.7	Medzinárodné poznávacie značky .....	92
6.8	Významové symboly .....	93
6.9	Lemovanie .....	95
6.10	Rozmery značiek .....	95
7	OBSAH A DIZAJN ZNAČIEK .....	97
7.1	Ohlasovacia tabuľa .....	97
7.2	Križovatková predzvesť .....	99
7.3	Križovatková návesť .....	109

7.4	Nepriama návěst' .....	114
7.5	Výjazdová tabuľa .....	118
7.6	Diaľková tabuľa.....	118
7.7	Doplňkové značky .....	120
8	ZNAČENIE V STYKU S PODRADENOU CESTNOU SIEŤOU .....	123
8.1	Príjazd na diaľnicu .....	123
8.2	Výjazd z diaľnice.....	124
PRÍLOHA A	VZOROVÉ SCHÉMY .....	126
A.1	Prípojky.....	128
A.2	Uzly.....	154
PRÍLOHA B	NÁVRHOVÉ SCHÉMY ZNAČIEK .....	173
B.1	Križovatky .....	177
B.2	Odpočívadlá.....	220
B.3	Doplňkové značky .....	222
PRÍLOHA C	ROZMERY A VYOBRAZENIE ŠÍPOK.....	224
PRÍLOHA D	KATEGORIZÁCIA DOPRAVNÝCH CENTIER .....	231
D.1	Slovensko .....	231
D.2	Susedné štáty .....	233
PRÍLOHA E	KATEGORIZÁCIA DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST .....	240

# 1 Úvodné ustanovenia

## 1.1 Vzájomné uznávanie

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

- (a) normou alebo kódexom osvedčených postupov vydaných vnútroštátnym normalizačným orgánom alebo rovnocenným orgánom niektorého zo štátov EHP;
- (b) ktoroukoľvek medzinárodnou normou, ktorú niektorý zo štátov EHP uznáva ako normu alebo kódex osvedčených postupov;
- (c) technickou špecifikáciou, ktorú verejný orgán niektorého zo štátov EHP uznáva ako normu; alebo
- (d) európskym technickým posúdením vydaným v súlade s postupom stanoveným v nariadení (EÚ) č. 305/2011.

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

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

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

## 1.2 Predmet technických podmienok (TP)

Tieto Technické podmienky (TP) upravujú použitie orientačných dopravných značiek na diaľniciach.

Orientačnými dopravnými značkami sa rozumejú dopravné značky informujúce účastníkov cestnej premávky o smere jazdy alebo radení do jazdných pruhov pre jazdu k vyznačeným cieľom, o vzdialenostiach k týmto cieľom alebo o dosiahnutí vyznačených cieľov.

Ak nie je výslovne uvedené inak, diaľnicami sa pre účely týchto TP rozumejú okrem diaľnic aj rýchlostné cesty.

TP platia pre diaľnice v plnom aj polovičnom profile. Kapitola 5.9 určuje špecifické požiadavky na orientačné dopravné značenie na diaľniciach v polovičnom profile.

## 1.3 Účel TP

TP podrobne dopĺňajú [STN 01 8020] a [VL6] vo veci celkového účelu, systematiky, presného vyobrazenia, rozmerov, umiestnenia a ďalších atribútov orientačných dopravných značiek na diaľniciach.

## 1.4 Použitie TP

TP sa používajú pri navrhovaní orientačných dopravných značiek na diaľniciach, pri schvaľovaní ich dopravného určenia, pri ich obstarávaní, výrobe a inštalácii v teréne.

Orientačné dopravné značky inštalované na diaľniciach po dni účinnosti týchto TP musia byť v súlade s týmito TP, okrem výnimiek uvedených v 1.15.

## 1.5 Vypracovanie TP

Tieto TP na základe objednávky Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (MDVRR SR) vypracovala spoločnosť Weldun, spol. s r.o., Kukučínova 11, 921 01 Piešťany. Zodpovedný vedúci projektu: Mgr. Daniel Volár.

## 1.6 Distribúcia TP

Elektronická verzia TP sa po schválení zverejní na webovej stránke SSC: [www.ssc.sk](http://www.ssc.sk) (technické predpisy) a na webovej stránke MDVRR SR: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk) (doprava, cestná doprava, cestná infraštruktúra, technické predpisy).

## 1.7 Účinnosť TP

Tieto TP nadobúdajú účinnosť dňom uvedeným na titulnej strane.

## 1.8 Nahradenie predchádzajúcich predpisov

Tieto TP v plnom rozsahu nahrádzajú „Zásady pro navrhování a umístování orientačního dopravního značení na dálnicích“ vydané Federálnym ministerstvom dopravy, 1990.

## 1.9 Súvisiace a citované právne predpisy

- [135/1961] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov;
- [8/2009] Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov;
- [9/2009] Vyhláška Ministerstva vnútra č. 9/2009, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov;
- [317/2012] Zákon č. 317/2012 Z.z. o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov;

## 1.10 Súvisiace a citované normy

- [STN 01 8020] Dopravné značky a dopravné zariadenia na cestách;
- [STN 73 6100] Názvoslovie pozemných komunikácií;
- [STN 73 6101] Projektovanie ciest a diaľnic;
- [STN 73 6102] Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách;
- [STN EN 12767] Pasívna bezpečnosť nosných konštrukcií vybavenia pozemných komunikácií. Požiadavky a skúšobné metódy;
- [STN EN 12899-1] Trvalé zvislé dopravné značky. Časť 1: Trvalé dopravné značky;
- [STN EN 12899-4] Trvalé zvislé dopravné značky. Časť 4: Vnútropodniková kontrola výroby;
- [STN EN 12899-5] Trvalé zvislé dopravné značky. Časť 5: Počiatočná skúška typu;
- [STN EN 12966] Zvislé dopravné značky. Dopravné značky s premennými symbolmi.;

## 1.11 Súvisiace a citované technické predpisy a podmienky

[TP 01/2005]	Zvodidlá na pozemných komunikáciách;
[TP 02/2005]	Skúšanie a schvaľovanie zvodidiel;
[TP 04/2005]	Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách;
[TP 05/2005]	Systém hodnotenia zvislých dopravných značiek a vodorovných dopravných značiek;
[TP 09/2008]	Zariadenia, infraštruktúra a systémy technologického vybavenia pozemných komunikácií;
[TP 10/2008]	Inteligentné dopravné systémy a dopravné technologické zariadenia;
[TP 06/2010]	Záchytné bezpečnostné zariadenia na pozemných komunikáciách – Betónové zvodidlo;
[TP 2/2013]	Tlmiče nárazov
[VL6]	Vzorové listy 6: Vybavenie pozemných komunikácií. Dopravné značky.

## 1.12 Súvisiace zahraničné predpisy

### 1.12.1 Nemecko

[RWBA 2000]	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen;
[RWB 2000]	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen;
[RtB 2008]	Richtlinien für die touristische Beschilderung;
[LWBA 2007]	Leitfaden zur wegweisenden Beschilderung auf Autobahnen (Hessen)

### 1.12.2 Rakúsko

[RVS 05.02.11]	Verkehrszeichen und Ankündigungen. Anforderungen und Aufstellung;
[RVS 05.02.12]	Verkehrszeichen und Ankündigungen. Beschilderung und Wegweisung im untergeordneten Straßennetz;
[RVS 05.02.13]	Verkehrszeichen und Ankündigungen. Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen

### 1.12.3 Švajčiarsko

[SN 640 820a]	Signalisation der Autobahnen und Autostrassen, Wegweiser, Darstellung / Signalisation des autoroutes et semi-autoroutes. Indicateurs de direction, présentation;
[SN 640 823]	Signale. Entfernungstafeln / Signaux. Panneaux des distances en kilomètres

## 1.13 Definície

### 1.13.1 nadradená cestná sieť

časť cestnej siete skladajúca sa zo všetkých diaľnic a rýchlostných ciest

### 1.13.2 podradená cestná sieť

časť cestnej siete skladajúca sa zo všetkých ciest, ktoré nie sú súčasťou nadradenej cestnej siete

*POZNÁMKA: cesty I. až III. triedy, miestne komunikácie, účelové komunikácie*

### 1.13.3 diaľnica

ak nie je výslovne uvedené inak, myslí sa diaľnica alebo rýchlostná cesta

### 1.13.4 mestská diaľnica

diaľnica priamo prechádzajúca zastavaným územím veľkej aglomerácie alebo v bezprostrednej blízkosti zastaveného územia, s nulovým alebo nízkym podielom tranzitnej dopravy

## 1.14 Značky a skratky

V TP sa používajú nasledujúce značky a skratky.

MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
MPZ	Medzinárodná poznávacia značka
PDZ	Premenná dopravná značka
STN	Slovenská technická norma
SR	Slovenská republika
TP	Technické podmienky (MDVRR SR)

*POZNÁMKA: Zoznam neuvádza všeobecne známe značky a skratky ani značky jednotiek sústavy SI.*

## 1.15 Prechodné ustanovenia

Platia nasledujúce prechodné ustanovenia:

1. Tieto TP ustanovujú použitie niektorých značiek, ktoré nie sú v čase ich vydania legislatívne upravené. Do času ich legislatívnej úpravy sa tieto značky nepoužijú.
2. V prípade obnovy existujúceho dopravného značenia je prípustné použiť triedy značenia P2 alebo P3 pre prípojky resp. triedu značenia U2 pre uzly v prípadoch, kedy sa podľa 5.3.3 resp. 5.4.3 má použiť trieda P1 resp. U1, no už sú vybudované portály resp. ostatné konštrukcie umožňujúce realizáciu príslušnej triedy značenia; tiež sa v týchto prípadoch smie:
  - a) použiť úplná križovatková návesť tam, kde sa podľa 5.3.4.4 požaduje jednoduchá križovatková návesť,
  - b) umiestniť ohlasovaciu tabuľa prípojky a nepriamu návesť na portál namiesto jednoramenného stožiaru,
  - c) umiestniť ohlasovacia tabuľa prípojky vo vzdialenosti 2000 m namiesto 1500 m.

Toto ustanovenie sa ale nesmie použiť, ak sa jedná o portály resp. iné konštrukcie staršie ako 18 rokov.

3. V prípade obnovy existujúceho dopravného značenia je prípustný posun referenčného bodu križovatky do vzdialenosti **maximálne 100 metrov pred skutočný referenčný bod** križovatky, ak sa tým využije už vybudovaný portál na umiestnenie križovatkovej návesti. Toto ustanovenie sa ale nesmie použiť, ak sa jedná o portál starší ako 18 rokov.
4. Na existujúcich križovatkách je možný posun referenčného bodu pred jeho štandardné umiestnenie, ak sa pred začiatkom odbočovacieho pruhu nachádza prekážka (napr. most), ktorá by bránila vo výhľade na križovatkovú návесь umiestnenú na jednoramennom stožiarí alebo portáli v referenčnom bode. Pod existujúcou križovatkou sa myslí taká križovatka, ktorá je ku dňu schválenia týchto TP už vybudovaná alebo má vydané stavebné povolenie alebo sa už začalo stavebné konanie. Nové križovatky sa musia navrhovať tak, aby bolo možné značku umiestniť v referenčnom bode križovatky bez obmedzenia výhľadu.

*POZNÁMKA: Pri obvyklých usporiadaniach križovatiek to nie je problém. Ten môže nastať pri neštandardnom riešení križovatky; v takom prípade je možné situáciu riešiť predĺžením odbočovacieho pruhu tak, aby dosiahol plnú šírku ešte pred prekážkou obmedzujúcou výhľad.*



## 2 Základy

### 2.1 Účelnosť orientačného dopravného značenia

Orientačné dopravné značenie (v ďalšom texte tiež skrátene „orientačné značenie“) je tvorené dopravnými značkami informujúcimi účastníkov cestnej premávky o smere jazdy alebo radení do jazdných pruhov pre jazdu k vyznačeným cieľom, o vzdialenostiach k týmto cieľom alebo o dosiahnutí vyznačených cieľov. Umiestňujú sa pred križovatkami, v križovatkách a ich vetvách a obsahujú informácie o cestnej sieti a cieľoch, ktoré cestná sieť spája. Na diaľniciach zahŕňa orientačné značenie tiež dopravné značky pred odpočívadlami a na odpočívadlách, obsahujúce informácie o týchto odpočívadlách a o službách, ktoré poskytujú.

Orientačné značenie slúži účastníkom cestnej premávky na:

- navigáciu po najvýhodnejšej (t.j. spravidla najrýchlejšej) ceste k cieľu,
- zisťovanie vlastnej aktuálnej geografickej polohy,
- orientáciu v cestnej sieti.

Orientačné dopravné značky (v ďalšom texte tiež skrátene „orientačné značky“) sa musia vyobrazovať, vyhotovovať a umiestňovať tak, aby v maximálnej možnej miere plnili tieto účely.

### 2.2 Bezpečnosť cestnej premávky

Orientačné značenie má vysoký význam aj pre bezpečnosť cestnej premávky, obzvlášť na diaľniciach: značenie musí vodičov včas a jednoznačne upozorniť na potrebu odbočenia z diaľnice do podradenej cestnej siete alebo na inú diaľnicu; tiež musí vodičov včas upozorniť na priblíženie a odbočenie k odpočívadlu a v prípade komplexných križovatiek aj na potrebu včasného zaradenia sa do jazdných pruhov podľa jednotlivých cieľov.

Včasným a zrozumiteľným informovaním účastníkov cestnej premávky sa minimalizuje množstvo **nežiaducich manévrov**, ako sú náhle zmeny jazdného pruhu alebo prudké brzdenie. Nežiaduce manévry môžu mať za následok vznik kolíznych situácií a podstatne tak zvyšovať pravdepodobnosť dopravnej nehody. Správne vyobrazené, vyhotovené a umiestnené orientačné značenie pomáha predchádzať nehodám spôsobeným nežiaducimi náhlymi manévrami.

Súčasne však platí, že dopravné značenie musí byť vyobrazené tak, aby ho vodič prečítal a porozumel mu v čo najkratšom čase a aby neodvádzało zbytočne pozornosť vodiča od vedenia vozidla a sledovania premávky a stavu vozovky.

*POZNÁMKA: Táto zásada platí vo všeobecnosti pre dopravné značenie ako celok, nielen pre orientačné značenie. V prípade väčšiny dopravných značiek sa zásada rýchleho porozumenia dosahuje vopred definovaným tvarom a vyobrazením značky, orientačné značky sú ale zo svojej podstaty rozmanité a informačne komplexné, nakoľko obsahujú texty a ďalšie informačné prvky (šípky, čísla ciest, subplochy, príp. vložené značky atď.).*

### 2.3 Základné zásady a požiadavky

#### 2.3.1 Vymedzenie

S ohľadom na vyššie uvedené musí byť orientačné značenie:

- informačne primerané,
- zrozumiteľné a jednoznačné,
- dostatočne viditeľné a čitateľné,
- systematické a homogénne,
- v zhode s vodorovným dopravným značením.

Nasledujúce články bližšie špecifikujú tieto požiadavky.

### 2.3.2 Informačná primeranosť

Schopnosť účastníkov cestnej premávky prijať za jazdy informácie z orientačného dopravného značenia – t.j. prečítať ich, porozumieť im a vyhodnotiť ich – je obmedzená. Príliš veľa informácií na jednej značke jednak znamená, že ich vodič nedokáže všetky prijať a teda mu môžu dôležité informácie uniknúť, jednak takáto značka zbytočne púta príliš veľkú časť pozornosti vodiča na úkor venovania sa vedeniu vozidla.

Orientačné značenie preto musí byť informačne primerané v tom zmysle, že **musí obsahovať všetky informácie, ktoré vodič potrebuje** pre rozhodovanie, súčasne však **nesmie obsahovať žiadne informácie, ktoré vodič pre rozhodovanie nepotrebuje**. Každá značka orientačného značenia teda môže a zároveň musí obsahovať len nevyhnutné informácie.

Ak je potrebné vodičovi poskytnúť väčší objem informácií, musia sa tieto rozdeliť do viacerých značiek umiestnených v rôznych priečných rezoch v dostatočných vzájomných vzdialenostiach: informácie sa tak vodičovi poskytujú postupne, namiesto jednorazového zahltenia vodiča príliš veľkým množstvom informácií.

### 2.3.3 Zrozumiteľnosť a jednoznačnosť

Informácie poskytované orientačným dopravným značením musia byť formulované, vyobrazené a umiestnené tak, aby vodič informáciám ľahko a rýchlo porozumel, pričom tieto informácie musia mať jednoznačný význam a neumožňovať rôzne výklady. **Vodič má venovať čítaniu a porozumeniu orientačného značenia čo najmenej pozornosti, aby sa mohol sústrediť na vedenie vozidla.**

Informácie na orientačnom značení musia byť najmä na medzinárodných ťahoch v maximálnej možnej miere formulované a vyobrazené tak, aby im porozumeli aj zahraniční vodiči neovládajúci slovenský jazyk: orientačné značenie teda musí byť jazykovo čo najviac nezávislé. Použitie symbolických prvkov (šípky, čísla ciest, významové symboly) a medzinárodne zrozumiteľných výrazov a označení je výslovne žiaduce.

Orientačné značenie je primárne určené pre vodičov, ktorí nejazdia daným úsekom pravidelne; preto musí byť orientačné značenie formulované a vyobrazené tak, aby mu porozumeli vodiči bez znalosti miestnych reálií, majúci len všeobecnú predstavu o predpokladanej trase k cieľu. Pre vodičov jazdiacich daným úsekom často resp. pravidelne nie je orientačné značenie až také dôležité, nakoľko trasu dobre poznajú.

### 2.3.4 Viditeľnosť a čitateľnosť

Značky a ich obsah musia byť dimenzované a umiestnené tak, aby ich vodič, s prihliadnutím na vysokú jazdnú rýchlosť na diaľnici, mohol **včas zbadat' a prečítať ich obsah**.

Orientačné značky sa preto musia umiestňovať tak, aby výhľadu na ne nebránili prekážky (mosty, ekodukty, stromy apod.), obzvlášť v smerových a výškových oblúkoch. Viditeľnosť značiek má prednosť pred homogenitou značenia (pozri 2.3.5).

Čitateľnosť značiek sa dosiahne jednak ich dostatočným dimenzovaním, jednak používaním vhodného typu písma, veľkých aj malých písmen (tvarová pamäť) a najmä jednotným spôsobom vyobrazenia jednotlivých druhov značiek a ich prvkov. Na diaľniciach sa s ohľadom na vysoké jazdné rýchlosti používa väčšia základná veľkosť písma aj väčšie rozmery ostatných prvkov (šípky, čísla ciest atď.) ako v podradenej cestnej sieti.

### 2.3.5 Systematika a homogenita značenia

**Orientačné dopravné značenie v celej nadradenej cestnej sieti musí byť jednotné:** to platí tak pre vyobrazenie jednotlivých značiek, ako aj pre ich umiestnenie. Jednotnosť značenia výrazne uľahčuje a urýchľuje jeho pochopenie účastníkmi cestnej premávky a obmedzuje riziko viacznačnosti.

Platí, že rovnaké/analogické križovatky sa musia značiť rovnakým/analogickým spôsobom a značky s rovnakou funkciou v rôznych križovatkách sa musia vyobrazovať a umiestňovať rovnakým spôsobom. Naopak, podstatne odlišné križovatky sa musia značiť vzájomne odlišným spôsobom.

### 2.3.6 Zhoda s vodorovným značením

Informácie uvedené na orientačných značkách, predovšetkým šípky na pruhovo orientovaných značkách (pozri 2.5.3), musia byť v súlade s vodorovným dopravným značením a šírkovým usporiadaním v priečnom reze, kde je značka umiestnená.

Rozpor medzi orientačnou značkou a vodorovným dopravným značením má za následok zmätenie vodičov, riziko nesprávneho pochopenia významu značky, nadmerný výskyt nežiaducich manévrov a v extrémnom prípade môže vo vetvách križovatky vodič omylom vojsť aj do protismeru!

Zhoda s vodorovným značením je mimoriadne dôležitá najmä pri portálových značkách, ktorých primárnym účelom je **poskytnúť informáciu o správnom radení do jazdných a prídavných pruhov** pred križovatkou, v križovatke a vo vetvách križovatky. V prípade portálového značenia preto **musí počet šípok** (presnejšie: počet pätiiek šípok) **zodpovedať počtu pruhov v priečnom reze umiestnenia značky a jednotlivé šípky musia byť umiestnené nad jednotlivými pruhmi**, v optimálnom prípade približne v ich strede.

## 2.4 Rozdelenie diaľnic, križovatiek a odpočívadiel

### 2.4.1 Diaľnice podľa dopravného významu

Diaľnice sa podľa svojho dopravného významu rozdeľujú nasledovne:

Funkčná trieda	Dopravný význam	Spojovacia funkcia	Príklad
0	kontinentálny	vzájomne spájajú metropolitné oblasti (napr. Wien, Budapešť, Katowice...) a tvoria hlavné európske dopravné koridory	D2
I	diaľkový	vzájomne spájajú dopravné nadcentrá (napr. Košice, Nitra, Miskolc...) a pripájajú ich k sieti kontinentálnych diaľnic resp. k metropolitným oblastiam	R1
II	nadregionálny	v prípadoch, kde kapacitne nepostačuje cesta I. triedy, vzájomne spájajú stredné dopravné centrá a pripájajú ich k sieti diaľnic vyšších dopravných významov resp. k metropolitným oblastiam a nadcentrám;  nadregionálnymi diaľnicami sú aj mestské diaľnice v metropolitných oblastiach, prípadne dopravných nadcentrách <sup>1</sup>	R7
III	regionálny	neaplikovateľné na diaľniciach	–
IV	okresný		
V	miestny		

Tabuľka 1: Rozdelenie diaľnic podľa dopravného významu

Zásady používania orientačného značenia na diaľniciach sú v princípe zhodné bez ohľadu na dopravný význam, podstatne sa však líši voľba diaľkových cieľov (pozri 4.3.2).

Kategorizáciu dopravných centier na Slovensku a v susedných štátoch uvádza Príloha D. Rozdelenie slovenskej diaľničnej siete podľa dopravného významu uvádza Príloha E.

<sup>1</sup> Napríklad mestský úsek D1 v Bratislave po sprevádzkovaní diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka pri Dunaji.

## 2.4.2 Typy križovatiek

Diaľničné križovatky sa podľa funkcie v diaľničnej sieti rozdeľujú na prípojky a uzly:

Typ križovatky	Funkcia v diaľničnej sieti
prípojka	križovatky, ktoré pripájajú k diaľnici jednu alebo viac ciest podradenej cestnej sieti
uzol	križovatky, ktoré vzájomne spájajú dve diaľnice, príp. viac diaľnic; môžu tiež súčasne pripájať k týmto diaľniciam jednu alebo viac ciest podradenej cestnej sieti

Tabuľka 2: Rozdelenie križovatiek podľa funkcie v diaľničnej sieti

Prípojky a uzly sa v súlade so zásadou systematiky a homogenity značia odlišným spôsobom, a to tak z hľadiska použitých druhov značiek, ako aj z hľadiska ich vyobrazenia a umiestnenia.

*POZNÁMKA: Niektoré zvlášť významné prípojky, napr. križovatky s E-cestami, sa označujú analogickým spôsobom ako uzly, pozri 5.4.1. Jedná sa však o dočasný spôsob značenia daný nedobudovanosťou diaľničnej siete.*

## 2.4.3 Typy odpočívadiel

Odpočívadlá sa podľa poskytovaných služieb, kapacity a prístupnosti delia nasledovne:

Klasifikácia	Služby, kapacita a prístupnosť pre nákladnú dopravu
odpočívadlo s obmedzenými službami (kategórie D, E)	malé alebo veľké odpočívadlá, ktoré neposkytujú návštevníkom žiadne alebo len obmedzené služby (WC, pitná voda, priestor na oddych atď.) a prípadne niektoré nadstavbové služby, napr. občerstvenie alebo reštauráciu, nie však veľkú ČSPH; môžu, ale nemusia byť prístupné alebo vhodné pre nákladnú dopravu
odpočívadlo s komplexnými službami (kategórie A, B, C)	veľké odpočívadlá, ktoré poskytujú návštevníkom komplexné služby zahŕňajúce minimálne veľkú ČSPH predávajúcu benzín aj naftu (LPG nepostačuje) a reštauráciu alebo občerstvenie (okrem kategórie C); obvykle sú prístupné a vhodné aj pre nákladnú dopravu
chránené odpočívadlo pre nákladnú dopravu	veľké odpočívadlá určené výlučne pre nákladnú dopravu, so špecifickými službami a ochranou pred kriminalitou; obvykle sa nenachádzajú priamo na diaľnici, ale v jej bezprostrednej blízkosti, prípadne ako samostatný objekt na odpočívadle A-C

Tabuľka 3: Rozdelenie odpočívadiel podľa poskytovaných služieb, kapacity a prístupnosti

Jednotlivé typy odpočívadiel sa v súlade so zásadou systematiky a homogenity značia odlišným spôsobom, tak z hľadiska použitých druhov značiek, ako aj z hľadiska ich vyobrazenia a umiestnenia.

## 2.5 Druhy orientačného značenia

### 2.5.1 Rozdelenie

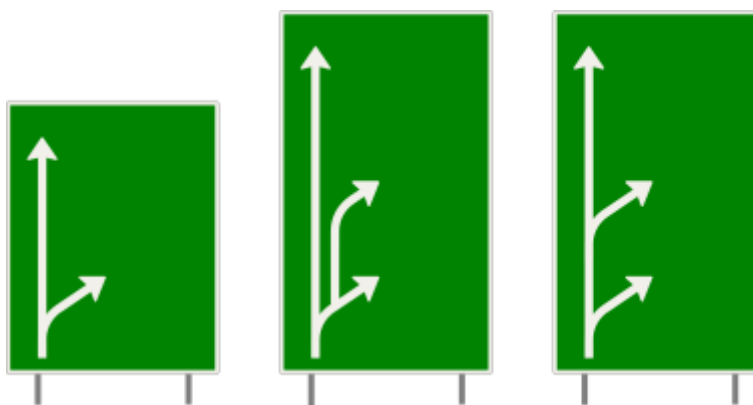
Na diaľniciach sa používajú tri druhy orientačných značiek, ktoré sa líšia spôsobom umiestnenia a spôsobom, akým sa na nich vyznačujú šípky:

Druh	Umiestnenie	Význam šípok
pásovo orientované	mimo (vedľa) vozovky, prípadne nad vozovkou	vyjadrujú smerovanie celých jazdných pásov, nikdy nie jednotlivých jazdných a prídavných pruhov
pruhovo orientované	výlučne nad vozovkou	vyjadrujú smerovanie jednotlivých jazdných a prídavných pruhov, nikdy nie celých jazdných pásov
neorientované	nie je rozhodujúce	neobsahujú šípky

Tabuľka 4: Druhy orientačného značenia podľa vyznačovania šípok

### 2.5.2 Pásovo orientované značky

Základnou vlastnosťou pásovo orientovaných značiek je, že **šípky na nich vyjadrujú smerovanie celých jazdných pásov, nikdy nie jednotlivých pruhov.**



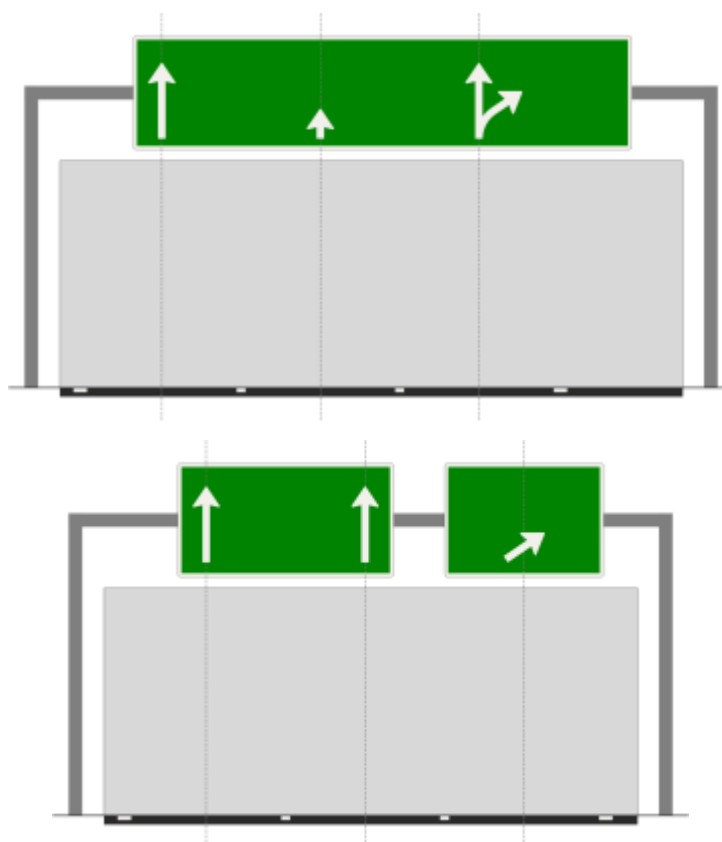
Obrázok 1: Šípky na pásovo orientovaných značkách (príklady)

Obrázok vyššie uvádza príklady križovatkových predzvestí: s jednoduchým výjazdom do jednej vetvy, s dvoma vetvami priamo z hlavného jazdného pásu a s dvoma vetvami pripojenými prostredníctvom kolektora.

Pásovo orientované značky sa umiestňujú mimo vozovky, obvykle prízemne na nosníkoch, môžu sa ale nachádzať tiež nad vozovkou (čiastočne alebo úplne), napr. na dvojramennom stožiarí v deliacom ostrovčeku, za predpokladu, že samotné značky obsahujú len jednu šípku pre každý smer jazdy.

**Všetky značky s ISO šípkami sú pásovo orientované,** bez ohľadu na spôsob umiestnenia (na diaľniciach sa jedná len o značky na odpočívadlách).

### 2.5.3 Pruho orientované značky



Obrázok 2: Vázba medzi šípkami a pruhmi na pruho orientovaných značkách

Základnou vlastnosťou pruhovo orientovaných značiek je, že **šípky na nich vyjadrujú smerovanie jednotlivých jazdných alebo prídavných pruhov, nikdy nie celých jazdných pásov. Každá šípka (presnejšie: päťka šípky) sa vzťahuje k práve jednému jazdnému alebo prídavnému pruhu v priečnom reze, kde je daná pruhovo orientovaná značka umiestnená.**

**Pruhovo orientované značky sa umiestňujú výlučne nad vozovkou,** obvykle na portáli. Každá šípka sa umiestňuje nad dopravný pruh, ku ktorému sa vzťahuje. Optimálne umiestnenie šípky je nad stredom zodpovedajúceho pruhu, z praktických dôvodov sa však polohy môžu podľa potreby vyosiť.

#### 2.5.4 Neorientované značky

Neorientované značky neobsahujú žiadne šípky a ich interpretácia teda nezávisí od polohy mimo vozovky alebo nad vozovkou.

Ide najmä o značky, ktoré otvárajú a ukončujú sekvenciu značenia (ohlasovacia tabuľa, diaľková tabuľa) a ktoré dopĺňajú informácie na križovatkových predzvestiach o doplnkové ciele (nepriama návesť, turistická tabuľa), v zmysle zásady informačnej primeranosti podľa článku 2.3.2 – rozdelenie komplexných informácií do viacerých značiek.

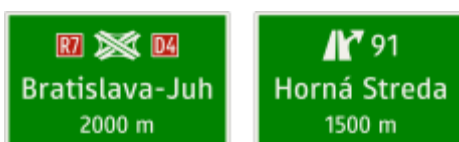
### 3 Štruktúra a obsah orientačného značenia

#### 3.1 Používané značky

##### 3.1.1 Značky vyznačujúce križovatky v hlavnom jazdnom páse diaľnice

Na označenie križovatiek sa v hlavnom jazdnom páse diaľnice používajú nasledujúce značky.

**Ohlasovacia tabuľa** informuje vodiča o priblížení sa ku križovatke. Uvádza informácie o križovatke, ktorú ohlasuje, predovšetkým jej druh, názov a vzdialenosť k nej. V sekvencii značenia križovatky sa značka umiestňuje ako prvá, ak nie sú použité turistické tabule.



Obrázok 3: Ohlasovacie tabule uzla a prípojky

**Križovatková predzvešť** v dostatočnom predstihu informuje vodiča o cieľových blokoch a manévroch k týmto cieľovým blokom na bezprostredne nasledujúcej križovatke a podľa druhu značenia aj o radení do jazdných pruhov v mieste predzvesti. Pred uzlami a v špecifických prípadoch aj pred prípojkami sa značka umiestňuje dva krát.



Obrázok 4: Križovatková predzvesti (pásovo a pruhovo orientovaná verzia)

**Nepriama návesť** informuje vodiča o doplnkových cieľoch, ku ktorým je vodič smerovaný prostredníctvom referenčného cieľa vyznačeného na ostatných značkách. Doplnkové ciele sa nevyznačujú na križovatkovej predzvesti, v zmysle zásady informačnej primeranosti (pozri 2.3.2).

Ďalšie značenie doplnkových cieľov sa už na diaľnici nenachádza a najbližšie sú vyznačené až v podradenej cestnej sieti, resp. mieste styku s ňou. V postupnosti značenia sa nachádza medzi križovatkovou predzvesťou a križovatkovou návesťou. Značka sa nepoužíva v uzloch.



Obrázok 5: Nepriama návesť

**Križovatková návesť** informuje vodiča o mieste a smere odbočenia z hlavného jazdného pásu diaľnice do vetvy križovatky. V postupnosti značenia sa nachádza v referenčnom bode križovatky.

Používajú sa dva typy križovatkových návesť: jednoduché a úplné:

- **Jednoduchá** križovatková návesť uvádza informácie len v smere odbočenia. Prípojky sa štandardne značia jednoduchou križovatkovou návesťou.
- **Úplná** križovatková návesť uvádza informácie o všetkých smeroch, nielen o smere odbočenia a umiestňuje sa na portál nad vozovkou. Značka sa používa v uzloch a vo významných alebo zložitých prípojkách, kde je potrebné detailne informovať o radení do jazdných pruhov.



Obrázok 6: Jednoduchá križovatková návesť



Obrázok 7: Úplná križovatková návesť

**Výjazdová tabuľa** informuje vodiča o konci odbočovacieho pruhu na opustenie diaľnice a začiatku výjazdovej vetvy do podradenej cestnej siete. Výjazdová tabuľa uvádza výjazdové ciele, ku ktorým príslušná výjazdová vetva smeruje. Značka sa štandardne nachádza v deliacom ostrovčeku. Nepoužíva sa v uzloch, ani v prípojkách s komplexným systémom vetiev: značenie na opustenie diaľnice alebo prejazd na inú diaľnicu sa v týchto prípadoch nachádza vo vetvách križovatky vo forme rozdeľovacích predzvestí a návesť.



Obrázok 8: Výjazdová tabuľa

**Diaľková tabuľa** informuje vodiča o vzdialenostiach k diaľkovým, prípadne oblastným cieľom, ku ktorým smeruje daný úsek diaľnice a o vzdialenosti k nasledujúcej križovatke. Podľa potreby uvádza aj vzdialenosti k diaľkovým cieľom, na ktorých dosiahnutie je potrebné odbočiť na inú diaľnicu, pričom v blízkosti odbočenia sa takéto ciele uvádzajú pod čiarou. V sekvencii značenia sa diaľková tabuľa nachádza v dostatočnej vzdialenosti za križovatkou, v priečnom reze, kde už je premávka upokojená a nie je ovplyvnená manévrami v križovatke.





Obrázok 9: Dial'ková tabuľa

**Turistická tabuľa** označuje významný turistický cieľ, ku ktorému sa odbočuje na nasledujúcej prípojke. Uvádza názov turistického cieľa a vyobrazuje jeho siluetu; značka tiež obsahuje vzdialenosť ku križovatke.

Ak sa používa, umiestňuje sa turistická tabuľa v sekvencii značenia v dostatočnej vzdialenosti pred ohlasovacou tabuľou. Pred jednou križovatkou sa môžu použiť najviac dve turistické tabule.



Obrázok 10: Turistická tabuľa

### 3.1.2 Značky vyznačujúce vetvy komplexnej križovatky

Ak je výjazd z diaľnice tvorený jednoduchou vetvou, ktorá sa už ďalej nerozdeľuje a vedie priamo do podradenej cestnej siete, resp. na inú diaľnicu, táto vetva sa už ďalej neoznačuje. Ak sa však vetva ďalej rozdeľuje do rôznych smerov, resp. ak má križovatka kolektor, umiestňujú sa do vetiev križovatky nasledujúce orientačné značky.

**Triediaca návesť** sa používa len 2- a viacpruhových vetvách a v priepletovej časti kolektora. Upozorňuje vodiča na blížiaci sa rozdelenie jazdného pásu a potrebu zaradenia sa do jazdných pruhov pruhu podľa cieľa. Značka sa nachádza v úseku pred rozdelením jednotlivých pruhov do samostatných jazdných pásov. Uvádza ciele a čísla ciest v jednotlivých smeroch a prostredníctvom výlučne priamych šípok priraduje cieľové bloky k jednotlivým jazdným pruhom.



Obrázok 11: Triediaca návesť

**Rozdeľovacia návesť** informuje vodiča o mieste a smere rozdelenia jazdného pásu vo vetvách komplexnej križovatky; v špecifických prípadoch o rozdelení hlavného jazdného pásu (tzv. „falošný kolektor“ v prípade dvoch výjazdov z hlavného jazdného pásu). Značka sa podľa miestnych podmienok nachádza buď v špici rozdelenia nad vozovkou alebo v deliacom ostrovčeku ako prízemná alebo na dvojramennom stožiaru. Ak pred rozdelením vetvy vzniká dlhší odbočovací pruh, môže sa použiť aj ako predbežná značka.



Obrázok 12: Rozdeľovacia návesť nad vozovkou pred deliacim ostrovčekom



### 3.1.3 Značky vyznačujúce odpočívadlá v hlavnom jazdnom páse

Na označenie odpočívadiel v hlavnom jazdnom páse diaľnice sa používajú nasledujúce značky:

**Ohlasovacia tabuľa odpočívadla** informuje vodiča o priblížení sa k odpočívadlu. Uvádza základné informácie o odpočívadle, ktorú ohlasuje, pričom na dodatkových tabuľkách sa môžu v prípade odpočívadiel s komplexnými službami uvádzať bližšie informácie o danom odpočívadle a informácia o vzdialenosti k nasledujúcemu odpočívadlu s komplexnými službami. Značka sa nachádza opakovane pred výjazdom k odpočívadlu.



Obrázok 13: Ohlasovacie tabule odpočívadiel s komplexnými a obmedzenými službami

**Návesť k odpočívadlu** informuje vodiča o mieste a smere odbočenia z hlavného jazdného pásu diaľnice na odpočívadlo. V postupnosti značenia sa nachádza v referenčnom bode odpočívadla.



Obrázok 14: Návesti k odpočívadlám s komplexnými a obmedzenými službami

**Výjazdová tabuľa odpočívadla** informuje vodiča o konci odbočovacieho pruhu na opustenie diaľnice a začiatku výjazdovej vetvy na odpočívadlo. Značka sa nachádza v deliacom ostrovčeku.



Obrázok 15: Výjazdové tabule odpočívadiel s komplexnými a obmedzenými službami

### 3.1.4 Značky vyznačujúce vnútorné usporiadanie odpočívadla

V priestore odpočívadiel, okrem jednoduchých malých odpočívadiel, sa používajú nasledujúce značky.

**Vjazdová návesť odpočívadla** sa nachádza bezprostredne pred vjazdom do priestoru odpočívadla s komplexnými službami a informuje vodiča o smeroch k objektom čerpacej stanice, reštaurácie resp. občerstvenia a k parkovacím miestam.



Obrázok 16: Vjazdová návesť odpočívadla

**Smerové tabule na odpočívadle** sa nachádzajú v miestach vetvení jazdných pásov na odpočívadle a navigujú vodiča k objektom jednotlivých služieb, obvykle s rozdelením podľa druhu vozidiel, pre ktoré je určitá lokalita/služba na odpočívadle určená (napr. smerovanie k parkovacím miestam pre nákladnú dopravu, autobusy, osobnú dopravu a motocykle, vozidlá s prívesom atď.). Smerové tabule na odpočívadle tiež slúžia na informovanie o smere návratu na diaľnicu, najmä na veľkých odpočívadlách a tiež na jednostranných odpočívadlách dostupných z oboch jazdných pásov diaľnice, kde sa samostatnými tabuľkami značí návrat na jeden a druhý jazdný pás.



Obrázok 17: Smerové tabule na odpočívadle

**Návesť k diaľnici** informuje vodiča o mieste a smere opustenia odpočívadla. Nachádza sa na začiatku vetvy vedúcej z odpočívadla na diaľnicu. V priečnom reze, kde je značka umiestnená, končí priestor odpočívadla.



Obrázok 18: Návesť k diaľnici

### 3.1.5 Doplnkové značky a zariadenia

Orientačné dopravné značenie okrem vyššie uvedených značiek dopĺňajú nasledujúce dopravné značky a dopravné zariadenia.

**Odbočovacie majáčky** upozorňujú vodiča na bezprostredné priblíženie ku križovatke alebo odpočívadlu s komplexnými službami a nachádzajú sa vo vzdialenostiach 300, 200 a 100 metrov pred križovatkovou návessťou alebo návessťou k odpočívadlu.



Obrázok 19: Odbočovacie majáčky pred uzlom, prípojkou a odpočívadlom s komplexnými službami

**Deliace dosky** sa umiestňujú v špicoch deliacich ostrovčekov a upozorňujú vodiča na miesto rozdelenia jazdného pásu.



Obrázok 20: Deliacia doska

### 3.1.6 Rozdelené značky

Niektoré značky sa skladajú z viacerých tabúľ; ide najmä o pruhovo orientované značky, kde je rozdelenie na viac tabúľ nutné z dôvodu správneho naviazania cieľových blokov k šípkam, typicky najmä na návestiach (križovatkovej, triediacej, rozdeľovacej) a v prípade subtrakcie jazdných pruhov a ďalších špecifických situáciách aj na križovatkových predzvestiach.

**Takéto značky sa považujú za jednu logickú značku (napr. križovatkovú návessť) skladajúcu sa z viacerých fyzických tabúľ.**



Obrázok 21: Příklad rozdelenej značky skladajúcej sa z viacerých tabúľ: úplná križovatková návessť

### 3.1.7 Združené značky

Dve značky s rovnakou funkciou, vrátane rozdelených značiek podľa predchádzajúceho článku, sa v niektorých prípadoch môžu vyobraziť na jednej fyzickej tabuli použitím deliacej čiary. Takéto značky sú potom rozdelené len vizuálne, nie fyzicky.

Združiť možno len značky, pre ktoré je to explicitne povolené. Typicky sa združujú:

- dve ohlasovacie tabule (tzv. dvojité ohlasovacia tabuľa),
- dve tabule rozdeľovacej návesti, z ktorých každá obsahuje práve jednu šípku typu 1c, 5c alebo 6 (nie však pri umiestnení na dvojramennom stožiarí).



Obrázok 22: Príklady združenej značky na jednej fyzickej tabuli

## 3.2 Informačné prvky orientačných značiek

### 3.2.1 Ciele a cieľové bloky

Ciele sú najdôležitejšími informačnými prvkami orientačných značiek. Slúžia na navigáciu, orientáciu v sieti aj zisťovanie vlastnej polohy, teda na všetky účely podľa požiadaviek 2.1.

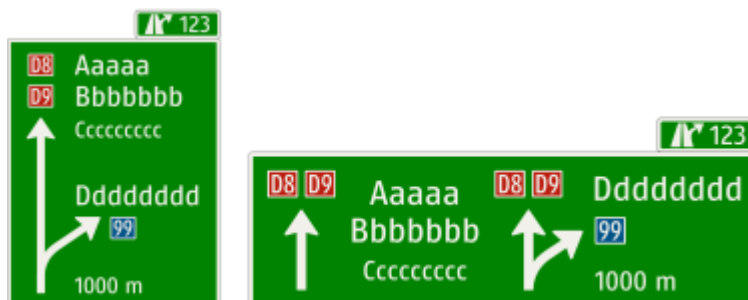
Ciele sa organizujú do cieľových blokov. Cieľový blok je skupina cieľov, ktoré majú spoločný smer a v prípade pruhovo orientovaného značenia tiež spoločné radenie do dopravných pruhov a ktoré sa preto signalizujú spoločne ako jeden celok. Cieľové bloky sa vzájomne separujú šípkami a lemami značiek.

Cieľom sa venuje samostatná kapitola 4.

### 3.2.2 Čísla diaľnic

#### 3.2.2.1 Čísla diaľnic viazané k hlavám šípok

Čísla diaľnic viazané k hlavám šípok informujú vodiča o číslach pokračujúcej diaľnice v priamom smere (v uzloch aj prípojkách) a o číslach križovanej diaľnice (len v uzloch). Vzhľadom na to, že šípky sa viažu k cieľovým blokom (pozri 3.3), sú aj čísla diaľnic prostredníctvom šípok viazané k celým cieľovým blokom.



Obrázok 23: Spôsob značenia peáže diaľnic v krátkom úseku do 10 km

Uvádza sa vždy len číslo diaľnice, ktorá bezprostredne pokračuje za križovatkou v danom smere (priamo alebo v odbočení). Nepriame referencie na iné diaľnice sú zakázané.

Peážne úseky diaľnic sa neoznačujú. Ak ide o peáž diaľnice s rýchlostnou cestou, uvádza sa len číslo diaľnice, ak ide o peáž diaľnic alebo peáž rýchlostných ciest, uvádza sa len najnižšie číslo z peážujúcich diaľnic alebo rýchlostných ciest. Výnimkou z tohto pravidla je peáž dvoch diaľnic alebo rýchlostných ciest v úseku o dĺžke najviac 10 kilometrov, kedy možno uviesť obe čísla.

### 3.2.2.2 Číslo diaľnic viazané k jednotlivým cieľom

Číslo diaľnic možno výnimočne pripojiť aj k jednotlivým cieľom, a to v nasledujúcich prípadoch:

- Pri alternatívnom smerovaní k cieľu s rozlíšením podľa čísla diaľnice (pozri 4.4.5).
- V prípade dynamického navádzania k cieľom, resp. vyznačovaní obchádzok na premenných alebo dočasných dopravných značkách, sa podľa potreby môže k cieľu uviesť číslo diaľnice alebo diaľnic, po ktorých vedie alternatívna trasa alebo obchádzka.

### 3.2.2.3 Číslo diaľnic na diaľkovej tabuli

Na diaľkovej tabuli sa číslo aktuálnej diaľnice uvádza samostatne v hornej časti značky. Ak sa diaľková tabuľa nachádza v peážnom úseku, uvádzajú sa všetky čísla diaľnic, ktoré daným priečnym rezom prechádzajú.

Číslo iných diaľnic sa viažu k cieľom uvedeným pod čiarou, pričom sa jedná vždy o číslo na diaľnici, na ktorú je potrebné najbližšie odbočiť pri jazde k danému cieľu: musí sa teda jednať výlučne o diaľnice, na ktoré sa odbočuje priamo z diaľnice, na ktorej je daná diaľková tabuľa umiestnená. Zároveň je z princípu vylúčené, aby sa takto uviedlo číslo diaľnice uvedené v záhlaví diaľkovej tabule. Pod čiarou sa číslo diaľnice uvádza ku každému takto vyznačenému cieľu a umiestňuje sa pred názov príslušného cieľa.

### 3.2.2.4 Číslo diaľnic na ohlasovacej tabuli uzla

Na ohlasovacej tabuli uzla sa číslami diaľnic identifikujú diaľnice, ktoré sa v danom uzle križujú. Vľavo od významového symbolu diaľnice sa nachádza číslo aktuálnej diaľnice a vpravo od významového symbolu číslo križovanej diaľnice, resp. čísla križovaných diaľnic, ak ich je viac.

## 3.2.3 Číslo ciest

### 3.2.3.1 Číslo ciest viazané k hlavám šípok

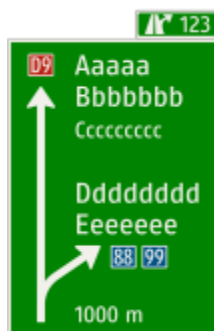
Číslo ciest viazané k hlavám šípok informujú vodičov o triede a čísle cesty podradenej cestnej sieti, ktorú daná prípojka pripája k diaľnici. Vzhľadom na to, že šípky sa viažu k cieľovým blokom (pozri 3.3), sú aj čísla ciest pripojené k hlavám šípok takto viazané k celým cieľovým blokom.

Uvádza sa len číslo cesty (resp. ciest), ktorá je danou križovatkou bezprostredne pripojená k diaľnici. Nepriame referencie na iné cesty sú zakázané.

Výnimkou z tohto zákazu je prípad, kedy je k diaľnici bezprostredne pripojený len privádzač s obmedzeným prístupom, spájajúci diaľnicu s cestou s neobmedzeným prístupom: v tomto prípade sa uvedie číslo cesty, ku ktorej privádzač vedie. Ak má aj samotný privádzač pridelené číslo cesty I. alebo II. triedy, uvedie sa najprv jeho číslo a za ním číslo cesty s neobmedzeným prístupom.

Výnimočne sa smie takto postupovať aj v prípadoch, ak krátky úsek cesty s neobmedzeným prístupom spája diaľnicu s významnou cestou I. triedy.

Ak prípojka bezprostredne pripája k diaľnici dve alebo viac ciest podradenej cestnej sieti, uvedú sa čísla všetkých týchto ciest.



Obrázok 24: Spôsob značenia viacerých čísel ciest podradenej cestnej sieti

Ak sa k diaľnici pripája peážny úsek, postupuje sa nasledovne:

- ak ide o peáž ciest rovnakej triedy, uvedú sa obe čísla,
- ak ide o peáž ciest rôznych tried, uvedie sa len číslo cesty vyššej triedy.

Prípadná peáž cesty po diaľnici sa neuvádza.

### 3.2.3.2 Čísła ciest viazané k jednotlivým cieľom

Čísła ciest I. a II. triedy možno výnimočne pripojiť aj k jednotlivým cieľom, a to v nasledujúcich prípadoch:

- Ak sa v prípojke vyznačuje alternatívna (sekundárna) trasa k určitému cieľu s rozlíšením podľa čísla cesty (pozri 4.4.5).
- V prípade dynamického navádzania k cieľom, resp. vyznačovaní obchádzok na premenných alebo dočasných dopravných značkách, sa podľa potreby môže k cieľu uviesť číslo cesty alebo ciest, po ktorých vedie alternatívna trasa alebo obchádzka.

### 3.2.4 Čísła E-ciest

Čísła E-ciest tvoria medzinárodný systém značenia trás kontinentálneho dopravného významu a vybraných trás diaľkového dopravného významu. Čísła sú určené medzinárodnou dohodou. Národný systém číslovania diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. až III. triedy a medzinárodný systém číslovania E-ciest tvoria dva navzájom nezávislé systémy.

Na diaľkovej tabuli sa v záhlaví vždy uvádzajú čísla všetkých E-ciest, ktoré vedú priečnom rezom, v ktorom je daná diaľková tabuľa umiestnená.

Na križovatkovej predzvesti a návesti, triediacej návesti a rozdeľovacej návesti sa čísla E-ciest uvádzajú iba v tých križovatkách, kde sa diaľnica križuje s E-cestou alebo kde E-cesta nevedie cez križovátku v priamom smere.

Uvádzajú sa vždy len čísla E-ciest, ktorá bezprostredne pokračujú za križovatkou v danom smere. Nepriame referencie na iné E-cesty sú zakázané, vrátane diaľkových tabúl.

Pri peáži viacerých E-ciest po tom istom úseku diaľnice sa uvádzajú všetky čísla E-ciest. Nikdy sa však neuvádza číslo spojovacej E-cesty (s 3-miestnym číslom), ktorá v plnej dĺžke peážuje s referenčnou alebo tranzitnou E-cestou (s 2-miestnym číslom).

*POZNÁMKA: Na Slovensku sa ku dňu vydania týchto TP jedná o E571, ktorá v plnej dĺžke peážuje s E58.*

Pre vodičov jazdiacich podľa čísel E-ciest platí, že ak nie sú na dopravnom značení pred križovatkou a v križovatkke uvedené žiadne čísla E-ciest, majú pokračovať v priamom smere po diaľnici. Diaľková tabuľa za križovatkou slúži o.i. na potvrdenie smerovania po E-este.

Čísła E-ciest na diaľkovej tabuli sa viažu k tabuli ako celku, na ostatných značkách sa viažu k cieľovému bloku, nad ktorým sú uvedené; nemožno ich viazať k šípkam, jednotlivým cieľom, číslam výjazdov alebo iným prvkom značenia.

### 3.2.5 Čísła výjazdov

Čísła výjazdov slúžia na orientáciu v nadradenej cestnej sieti v rámci jedného súvislého diaľničného ťahu. Umožňujú vodičom vyhľadanie výjazdu podľa čísla namiesto podľa názvu, ako aj zisťovať vzdialenosti medzi výjazdmi.

Prípojky, na ktorých je možné opustiť nadradenú cestnú sieť, majú pridelené číslo výjazdu. Prípojky, na ktorých je možné na diaľnicu iba vojsť, nemajú pridelené číslo výjazdu, rovnako tak nemajú číslo výjazdu pridelené uzly.

Číslo výjazdu sa určuje podľa staničenia príslušnej prípojky, a to ako číslo celého kilometrovníka, ktorý sa nachádza najbližšie ku geometrickému stredu križovatkou; pri veľmi krátkych vzdialenostiach medzi križovatkami sa môže určiť špecificky podľa miestnej situácie.

Číslo výjazdu sa v prípojkách uvádza na ohlasovacej tabuli a pripája sa tiež – obvykle ako samostatná prídavná tabuľka – ku križovatkovej predzvesti, nepriamej návesti a križovatkovej návesti. Na výjazdovej tabuli, triediacej návesti a rozdeľovacej návesti ani na ostatných značkách v križovatke ani za križovatkou sa číslo výjazdu neuvádza.







### 3.2.6 Šípky










Šípky slúžia na vyznačenie manévrov v priestore križovatky alebo odpočívadla. Ich použitie sa líši podľa druhu použitého orientačného značenia (pozri článok 2.5):

- na pásovo orientovaných značkách šípky vyjadrujú smerovanie celých jazdných pásov,
- na pruhovo orientovaných značkách šípky vyjadrujú smerovanie jednotlivých jazdných a prídavných pruhov: každá šípka sa potom viaže k práve jednému pruhu v priečnom reze, kde je daná značka umiestnená, a to k tomu, nad ktorým sa táto šípka nachádza.

Šípky sa viažu k číslam ciest a jednotlivým cieľovým blokom. Bližšie tieto väzby definuje 3.3.

Používajú sa nasledujúce typy šípok:

Typ	Tvar	Orientácia	KP	KN	NO	VT	TN	RN	VN	ST	ND	Význam a použitie
1a		pruhová	x	x			x	x				Pri rôznych šípkach v jednom reze: tento pruh pokračuje priamo. Pri výlučne priamych šípkach v jednom reze: zaradíte sa pred rozdelením jazdných pásov do pruhov podľa cieľov.
1b		pruhová,	x	x			x	x				Krátky variant šípky 1a
1c		pásová						x			x	Tento smer pokračuje k uvedeným cieľom resp. späť na diaľnicu.
2		pruhová	x									Tento jazdný pruh sa v najbližšej križovatke mení na odbočovací (subtrakcia).
3a		pruhová	x									Tento pruh v najbližšej križovatke pokračuje priamo a súčasne sa z neho oddeľuje odbočovací pruh. Variant pre základný formát.
3b		pruhová	x									Tento pruh v najbližšej križovatke pokračuje priamo a súčasne sa z neho oddeľuje odbočovací pruh. Variant pre vysoký formát.
4a		pásová	x									V najbližšej križovatke je jeden výjazd do jednej odbočovacej alebo výjazdovej vetvy.

Typ	Tvar	Orientácia	KP	KN	NO	VT	TN	RN	VN	ST	ND	Význam a použitie
4b		pásová	x									V najbližšej križovatke je jeden výjazd do samostatnej spojovacej vetvy (typicky do kolektora), z ktorej vedú dve odbočovacie alebo výjazdové vetvy.  Alternatívne je možné zobrazit' aj 3 koncové vetvy.
4c		pásová	x									V najbližšej križovatke sú dva samostatné výjazdy, každý do jednej odbočovacej alebo výjazdovej vetvy.  Alternatívne je možné zobrazit' aj 3 odbočenia.
5a		pruhová		x	x			x				Začiatok / priebeh odbočovacieho pruhu alebo miesto rozdelenia pruhov (obvykle vo vetve).
5b		pruhová		x	x			x				Krátky variant šípky 5a.
5c		pásová		x	x			x				Začiatok alebo priebeh odbočenia.
6		pásová				x		x				Koniec odbočenia alebo miesto rozdelenia jazdných pásov, pričom odbočenie/rozdelenie sa nachádza pred touto značkou.
7a		pásová							x	x		Priame pokračovanie k uvedeným objektom služieb alebo na diaľnicu.
7b		pásová							x			Rozdelenie smerov na výjazde na odpočívadlo.
7c		pásová								x		Odbočenie v danom mieste k uvedeným objektom služieb alebo na diaľnicu.

Tabuľka 5: Systematika šípok

Všetky odbočujúce šípky sú v tabuľke vyobrazené v pravom smere. Ľavý smer sa vyobrazuje zrkadlovo.

Stĺpce KP, KN, NO, VT, TN, RN, VN, ST a ND v tabuľke určujú, na ktorých značkách sa príslušný typ šípky smie používať:

- KP: križovatková predzvešť,
- KN: križovatková návesť,
- NO: návesť k odpočívadlu,
- VT: výjazdová tabuľa (aj výjazdová tabuľa odpočívadla),
- TN: triediaca návesť,

- RN: rozdeľovacia návesť,
- VN: vjazdová návesť odpočívadla,
- ST: smerová tabuľa na odpočívadle,
- ND: návesť k diaľnici (na odpočívadle).

### 3.2.7 Medzinárodné poznávacie značky

#### 3.2.7.1 Použitie MPZ

Medzinárodné poznávacie značky sa používajú na dva účely:

- na označenie zahraničných cieľov,
- na označenie smerovania do všetkých cieľov v určitom štáte (združené smerovanie).

#### 3.2.7.2 Označenie zahraničných cieľov prostredníctvom MPZ

Ak sa na značke uvádza cieľ ležiaci v zahraničí, pripája sa za názov cieľa medzinárodná poznávacia značka príslušného štátu. MPZ sa k cieľu nepripája, ak je MPZ tohto štátu umiestnená nad tým istým cieľovým blokom ako združená (pozri článok 3.2.7.3).

Na diaľkovej tabuli sa MPZ uvádza za každým zahraničným cieľom, a to aj v prípade, ak sa na jednej tabuli uvádza viac cieľov ležiacich v tom istom štáte.

Na ostatných značkách sa MPZ povinne uvádza pri prvom výskyte daného cieľa v sekvencii značenia: pri ďalších výskytoch sa môže MPZ vynechať, najmä z priestorových dôvodov. Zároveň, ak sa v jednom cieľovom bloku nachádza viac cieľov v jednom štáte, pripája sa MPZ len za posledný z nich.

*POZNÁMKA: Tento princíp vyjadruje zásadu sklopenia (pozri 4.4.3.3), keď poradie umiestnenia MPZ vyjadruje polohu hraničného priechodu vo vzťahu k zahraničným cieľom.*

#### 3.2.7.3 Združené smerovanie do všetkých cieľov v určitom štáte

Medzinárodnú poznávaciu značku možno použiť aj samostatne bez konkrétneho cieľa, ako označenie smeru do všetkých cieľov v určitom štáte. V takom prípade sa MPZ uvádza nad cieľovým blokom, ku ktorému sa vzťahuje. Na označovanie štátov ako cieľov sa nevzťahuje zásada continuity (pozri 4.4.2).

Takýto spôsob použitia je prípustný len v prípade, ak sa do všetkých cieľov príslušného štátu pokračuje v danej križovatke tým istým smerom (priamo alebo odbočenie). Združené smerovanie sa smie použiť len v nasledujúcich prípadoch:

- v uzloch alebo vo zvlášť významných prípojkách značených podľa pravidiel pre uzly (pozri článok 5.4.1),

*POZNÁMKA: Dobrým indikátorom na použitie MPZ v záhlaví cieľových blokov je fakt, že sa MPZ umiestnia nad oba resp. nad viac cieľových blokov.*

- na diaľničných okruhoch (úplných alebo čiastočných) a na mestských diaľniciach nad cieľovým blokom pre priamy smer, ak nie je dost' miesta na vyznačenie konkrétnych zahraničných cieľov, resp. by sa ich vyznačením prekročil maximálny prípustný počet cieľov,
- v ostatných prípojkách nad cieľovým blokom pre priamy smer, ak je to výhodnejšie z priestorových dôvodov resp. rozmerov značky.

### 3.2.8 Významové symboly

Významové symboly (piktogramy) slúžia na medzinárodne zrozumiteľné vyjadrenie určitých skutočností. Používajú sa nasledujúce skupiny významových symbolov:



Skupina piktogramov	Určenie
typ križovatky	určuje, či sa jedná o uzol alebo prípojku
druh vozidla	určuje skupinu alebo skupiny vozidiel, ku ktorým sa určitá informácia vzťahuje; ide najmä o smerovanie na parkovanie na odpočívadlách, môže sa ale pripájať tiež k cieľom, ak je dané smerovanie určené len pre určité skupiny vozidiel
služba na odpočívadle	vyjadruje druh služby dostupný na odpočívadle, napr. reštaurácia, čerpacia stanica, sociálne zariadenia apod.
druh zvláštneho cieľa	určuje druh zvláštneho cieľa, napr. letisko, prístav, centrum, P+R parkovisko apod.; uvádza sa spolu s verbálnym popisom zvláštneho cieľa alebo samostatne bez verbálneho popisu
druh resp. iné vymedzenie turistického cieľa	určuje druh turistického cieľa, napr. hrad, historické bojisko apod., ak sa takýto cieľ uvádza na inej značke ako turistickej tabuli; významové symboly turistických cieľov sa uvádzajú spolu s verbálnym popisom tohto cieľa, na nepriamej návesti aj samostatne bez verbálneho popisu

Tabuľka 6: Skupiny významových symbolov (piktogramov)

### 3.3 Väzba medzi šípkami, cieľovými blokmi a číslami diaľnic a ciest

#### 3.3.1 Priame a nepriame väzby

Priama väzba existuje medzi:

- šípkami a číslami diaľnic a ciest,
- šípkami a cieľovými blokmi.

Väzba medzi cieľovými blokmi a číslami diaľnic a ciest je nepriama prostredníctvom šípok.

#### 3.3.2 Väzba medzi šípkami a číslami diaľnic a ciest

Číslo diaľnice alebo cesty sa viaže k hlave šípky. Umiestňuje sa podľa typu šípky a orientácie hlavy buď nad hlavu alebo vedľa hlavy šípky.

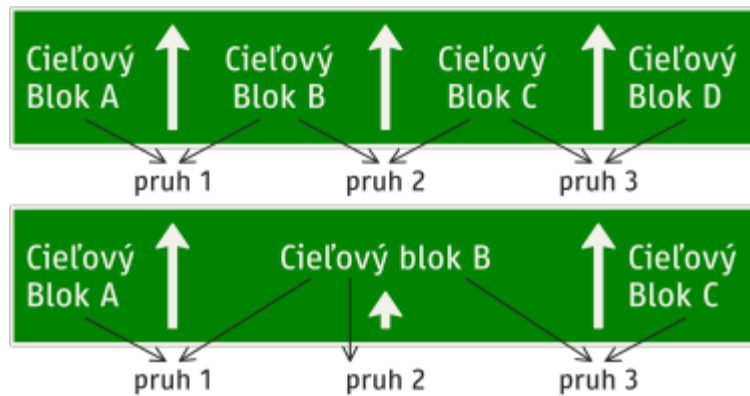
#### 3.3.3 Väzba medzi šípkami a cieľovými blokmi

V prípade združených šípok pásovo orientovaných značiek (typy 4a až 4c) platí, že cieľový blok sa viaže k najbližšej hlave šípky. Tá sa v prípade cieľového bloku v priamom smere nachádza vedľa tohto bloku, v prípade cieľového bloku v odbočujúcom smere sa nachádza pod týmto blokom.

Pre všetky ostatné šípky platí, že **cieľový blok sa viaže ku všetkým šípkam, ktoré sa nachádzajú bezprostredne vedľa daného cieľového bloku (vľavo alebo vpravo) alebo pod daným cieľovým blokom.**

Na pruhovo orientovaných značkách sa tým zároveň vytvára intuitívna väzba medzi cieľovým blokom a dopravnými pruhmi, do ktorých je potrebné sa radiť pre smerovanie k danému cieľu: päta každej zo šípok, ktoré sa nachádzajú bezprostredne vedľa cieľového bloku alebo pod ním, vyznačuje pruh zviazaný s daným cieľovým blokom.

Nasledujúce obrázky demonštrujú väzbu medzi cieľovým blokom a potrebou zaradenia sa do jazdných pruhov (pre jednoduchosť sú použité len priame šípky, to však nie je pre väzbu rozhodujúce): vodiči sa podľa svojho cieľa majú radiť do pruhov, nad ktorými sú vyznačené šípky nachádzajúce sa vedľa alebo pod cieľovým blokom, v ktorom je zahrnutý ich cieľ:



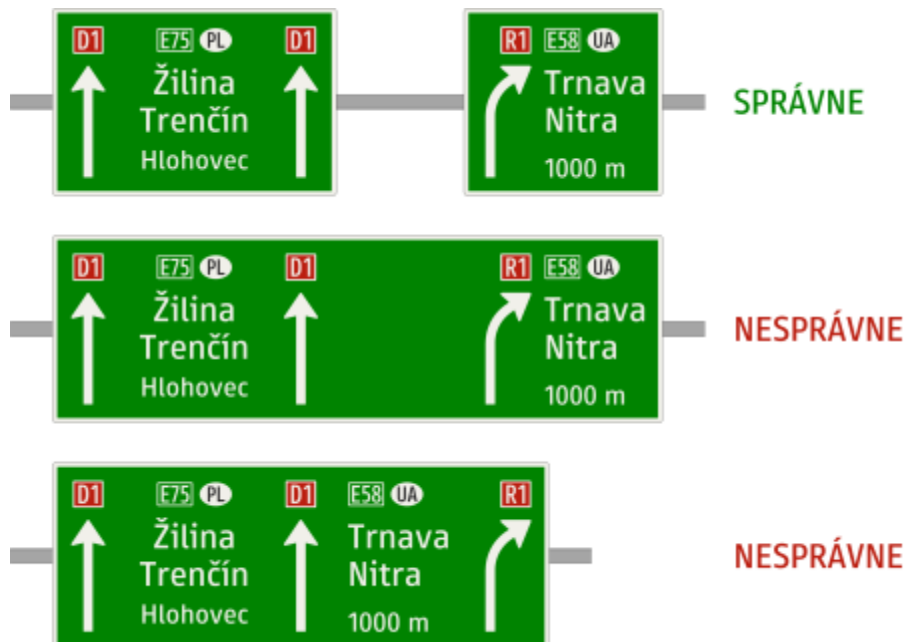
Obrázok 25: Vzťah medzi cieľovými blokmi a radením do pruhov

Zároveň platí, že *ak pre dva vedľa seba sa nachádzajúce pruhy neexistuje spoločný cieľ a teda sa medzi príslušnými šípkami neumiestňuje cieľový blok, musí sa príslušná značka v danom mieste rozdeliť na samostatné tabule* (pozri článok 3.1.6). Tým sa vyjadruje oddelenosť smerov jednotlivých pruhov a tiež fakt, že v ďalšom priebehu trasy dochádza k rozdeleniu jazdného pásu tak, že deliaci ostrovček sa nachádza práve medzi pruhmi, kde je značka rozdelená na samostatné tabule.

Túto vlastnosť demonštruje nasledujúci obrázok triediacej návesti 3-pruhovej vetvy, kde sa k cieľovému bloku A treba radiť do pruhu 1, k cieľovému bloku B do pruhov 1 a 2 a k cieľovému bloku C výlučne do pruhu 3. Ak by tabuľa nebola rozdelená, vyvolalo by to mylný dojem, že k cieľovému bloku C sa možno radiť aj do pruhu 2:



Obrázok 26: Rozdelenie značky na samostatné tabule za účelom vyjadrenia rozdelenia smerov



Obrázok 27: Rozdelenie križovatkovej predzvesti v prípade čistej subtrakcie

Z uvedeného vyplýva, že pruhovo orientovaná križovatková predzvesť je v absolútnej väčšine prípadov vyhotovená ako jedna tabuľa a obsahuje združené šípky (typ 3a alebo 3b). K rozdeleniu na

dve alebo viac tabúl dochádza len zriedka, konkrétne v prípadoch subtrakcie, priepletu alebo dlhého prídavného pruhu pred križovatkou.

Naopak, úplné križovatkové návěsti sú vzhľadom na umiestnenie v referenčnom bode križovatky vždy rozdelené na minimálne dve tabule, nakoľko z definície referenčného bodu vyplýva, že v danom priechnom reze už neexistuje žiadny pruh, do ktorého sa môžu radiť vozidlá pre dva rôzne smery.



Obrázok 28: Rozdelenie križovatkovej návěsti v referenčnom bode križovatky

To analogicky platí aj pre rozdeľovaciu návěst: rozdeľuje sa na samostatné tabule (čo ale nevyklučuje možnosť združeného vyobrazenia týchto tabúl podľa 3.1.7).

Triediaca návěst je väčšinou rozdelená na samostatné tabule; ak však rozdelenie obsahuje združený pruh, musí byť triediaca návěst vyhotovená ako jedna tabuľa, nakoľko najmenej jeden z pruhov je určený na radenie vozidiel do dvoch rôznych smerov.

Ostatné značky sú buď pásovo orientované (obsahujúce vždy jednu šípku) alebo neorientované (bez šípok) a preto nemôže dochádzať k ich rozdeleniu na viac tabúl.

## 4 Ciele a názvy

### 4.1 Druhy cieľov

#### 4.1.1 Rozdelenie

Ciele uvádzané na orientačnom dopravnom značení na diaľniciach sa delia na:

1. sídelné ciele,
2. miestne ciele,
3. zvláštne ciele,
4. turistické ciele,

Samostatným druhom (medzi)cieľa sú križovatky na diaľnici.

#### 4.1.2 Sídelné ciele

Sídelnými cieľmi sú mestá a obce; sídelnými cieľmi sú tiež miestne časti obcí, ak sú označené dopravnou značkou vyznačujúcou začiatok miestnej časti obce a tvoria samostatný sídelný útvar.

Sídelné ciele tvoria základný systém cieľov na diaľniciach. Môžu sa používať na všetkých značkách obsahujúcich ciele s výnimkou turistickej tabule a obvykle sa používajú aj ako určujúce dopravné ciele na pomenovanie prípojok.

#### 4.1.3 Miestne ciele

Miestnymi cieľmi sú miestne časti obce netvoriace samostatný sídelný útvar alebo neoznačené dopravnou značkou vyznačujúcou začiatok miestnej časti obce; miestnymi cieľmi sú tiež námestia, ulice, iné verejné priestranstvá apod.

Miestne ciele dopĺňajú systém cieľov na diaľniciach v priestore väčších aglomerácií a ich blízkosti. Môžu sa používať na všetkých značkách obsahujúcich ciele s výnimkou turistickej tabule a môžu sa tiež použiť ako určujúce dopravné ciele na pomenovanie prípojok.

Miestne ciele sa na dopravných značkách môžu uvádzať dvoma spôsobmi:

- **rozlíšené miestne ciele:** uvádzajú sa spolu s názvom sídla, ku ktorému prináležia, pričom názov sídla a miestneho cieľa sa spája pomlčkou (napr. „Žilina-Brodno“, „Košice-Šaca“),
- **nerozlíšené miestne ciele:** uvádzajú sa bez názvu sídla, ku ktorému prináležia (napr. „Brodno“, „Šaca“); takto uvádzané ciele sa vyobrazujú kurzívou.

Rozlíšené miestne ciele sa používajú mimo obce, t.j. tam, kde vodičovi nie je z kontextu vlastnej polohy bez uvedenia názvu sídla zrejmé, ku ktorému sídlu sa príslušný miestny cieľ vzťahuje. Ak je to však v konkrétnom prípade účelné, môže sa rozlíšený miestny cieľ uviesť aj vnútri obce.

Nerozlíšené miestne ciele sa používajú vnútri obce. Na diaľniciach sa môžu nerozlíšené miestne ciele použiť tiež mimo obce, ak je križovatka, v ktorej sa príslušný cieľ značí, pomenovaná podľa danej obce. Môže pritom ísť o pomenovanie križovatky podľa sídla ako celku (napr. „Ružomberok“), kompasové pomenovanie (napr. „Zvolen-Západ“), alebo pomenovanie podľa miestneho cieľa (napr. „Bratislava-Rusovce“). Nerozlíšený miestny cieľ uvedený v takto pomenovanej križovatke sa vzťahuje k sídlu, podľa ktorého je križovatka pomenovaná.

*POZNÁMKA: Obvykle sa takto vyznačuje určujúci dopravný cieľ v prípojke, napr. v križovatke pomenovanej „Bratislava-Vrakuňa“ sa na predzvestiach a návestiach vyznačuje cieľ „Vrakuňa“ (uvedený kurzívou). V princípe sa jedná o spôsob skracovania dlhých názvov.*

#### 4.1.4 Zvláštne ciele

Zvláštnymi cieľmi sú objekty, ktoré nemajú charakter miestneho cieľa a nespádajú do kategórie turistických cieľov. Sú nimi najmä:

- **objekty určené na zabezpečenie prevádzky diaľnice**, napríklad strediská správy a údržby, operačné pracoviská diaľničnej a mýtnej polície, informačné centrá správcu diaľnice atď.
- **multimodálne terminály**, napríklad letiská, prístavy, železničné stanice, P+R parkoviská, parkovacie domy, garáže a iné parkoviská atď.,
- **objekty občianskej vybavenosti**, napríklad nemocnice, školy, objekty verejnej správy, nákupné centrá, administratívne objekty atď.,
- **objekty cestového ruchu**, ktoré nespádajú do kategórie turistických cieľov, napríklad hotely, reštaurácie, kúpaliská, lyžiarske strediská, zoologické záhrady atď.,
- **objekty ekonomického charakteru**, napríklad priemyselné parky, továrne, veľkosklady, logistické centrá atď.,
- **zvláštny cieľ Centrum** (mesta, obce).

Na diaľniciach sa smú používať len zvláštne ciele s minimálne regionálnym dopravným významom (t.j. klasifikované aspoň ako základné dopravné centrá, pozri 4.2); zvláštne ciele s miestnym alebo okresným významom sa na diaľniciach nevyznačujú.

Z hľadiska použitia sa zvláštne ciele na diaľniciach delia do dvoch úrovní:

1. **hlavné zvláštne ciele**, ktorými sú:
  - a) centrá metropolitných oblastí a dopravných nadcentier,
  - b) multimodálne terminály a objekty ekonomického charakteru s kontinentálnym alebo diaľkovým dopravným významom (klasifikované aspoň ako dopravné nadcentrá),
2. **vedľajšie zvláštne ciele**, ktorými sú všetky ostatné zvláštne ciele.

Hlavné zvláštne ciele sa značia buď len na nepriamej návesti alebo v bežnej sekvencii značenia na križovatkových predzvestiach, návestiach atď., ak sa považujú za blízke, oblastné, príp. diaľkové ciele (pozri 4.3) – v takom prípade sa môžu použiť ako určujúce dopravné ciele na pomenovanie prípojk.

Vedľajšie zvláštne ciele sa považujú vždy za doplnkové ciele a vyznačujú iba na nepriamych návestiach. Na iných značkách sa nesmú vyznačovať, s výnimkou uvedenou v 4.3.5.

Vedľajšie zvláštne ciele sa nesmú použiť ako určujúce dopravné ciele na pomenovanie prípojk.

K jednotlivým zvláštnym cieľom prináleží ich druhové vymedzenie (napr. letisko, centrum, nemocnica, továreň atď.) a ich verbálny popis (obvykle názov). Druh zvláštného cieľa sa vyznačuje významovým symbolom (piktogramom). Zvláštny cieľ sa môže vyznačiť len významovým symbolom bez verbálneho popisu (typicky názvu) alebo spolu s verbálnym popisom; výnimočne sa smie uviesť len verbálne bez významového symbolu, ak pre daný druh zvláštného cieľa neexistuje vhodný významový symbol.

Uvádzanie zvláštnych cieľov len prostredníctvom významového symbolu bez verbálneho popisu je prípustné iba v prípade, ak zo samotného druhu zvláštného cieľa, kontextu aktuálnej polohy a v prípade viazaných cieľov (pozri nižšie) tiež zo smeru k referenčnému cieľu jednoznačne vyplýva, o ktorý cieľ sa jedná (t.j. v relevantnom smere sa nachádza len jeden cieľ daného druhu) alebo ak je zmyslom uvedenia príslušného cieľa smerovanie k najbližšiemu cieľu daného druhu (napr. smerovanie na P+R parkovisko).

Z hľadiska kontextu sa zvláštne ciele na dopravných značkách uvádzajú dvoma spôsobmi:

- **samostatné zvláštne ciele:** uvádzajú sa každý na samostatnom riadku cieľového bloku analogicky ako sídelné a miestne ciele; môžu sa tiež uviesť len prostredníctvom významového symbolu: všetky takto uvádzané zvláštne ciele sú uvedené na jednom spoločnom riadku,
- **viazané zvláštne ciele:** uvádzajú sa výlučne prostredníctvom významového symbolu bez verbálneho popisu, pričom sa významový symbol pripája za názov iného cieľa, ktorý je potom **referenčný** cieľ pre daný viazaný zvláštny cieľ.

Referenčným cieľom môže byť len sídelný cieľ. Pre viazané ciele platí, že trasa k týmto cieľom vedie v trase k referenčnému cieľu: môžu sa na trase nachádzať pred referenčným cieľom, vo vnútri referenčného cieľa alebo za referenčným cieľom, nie však v trase, ktorá nevedie cez referenčný cieľ, príp. v jeho blízkosti.

Viazané ciele sa nesmú používať na nepriamych návestiach.

#### 4.1.5 Turistické ciele

Turistickými cieľmi sú atraktivity cestového ruchu, ktoré majú osobitný kultúrny, historický, alebo environmentálny charakter. Sú nimi najmä:

- **kultúrne atraktivity:** objekty zapísané v zozname svetového kultúrneho dedičstva UNESCO a iné kultúrne pamiatky, ďalej múzeá, divadlá, miesta viažuce sa k významným udalostiam alebo osobnostiam kultúry, tiež objekty náboženského charakteru ako katedrály, historicky cenné kostoly, synagógy, pútnické miesta atď.,
- **historické atraktivity:** historické stavby a pamiatky, mestské centrá alebo súbory historických mestských stavieb, historické bojiská, vojnové cintoríny, miesta viažuce sa k významným historickým udalostiam alebo osobnostiam atď.,
- **environmentálne atraktivity:** národné parky, chránené krajinné oblasti, environmentálne cenné územia, vzácne prírodné úkazy atď.

Špecifickým prípadom sú **turistické trasy (cesty)** – súvislé tematické trasy zahŕňajúce väčší počet atraktivít cestovného ruchu, ktoré sú značené a propagované ako jeden celok.

Na diaľniciach sa smú používať len turistické ciele s minimálne nadregionálnym dopravným významom (t.j. klasifikované aspoň ako stredné dopravné centrá, pozri 4.2); turistické ciele s regionálnym, okresným, alebo miestnym významom sa na diaľniciach nevyznačujú.

Turistické ciele sa vždy považujú za doplnkové a vyznačujú sa na diaľnici len raz, a to pred prípojkou, ktorá je určená na odbočenie z diaľnice k príslušnému cieľu.

Turistické ciele sa vyznačujú na turistických tabuliach. Ak z priestorových dôvodov nie je možné pred križovatkou umiestniť turistickú tabuľu (napr. pri krátkej vzdialenosti medzi križovatkami) alebo ak je potrebné vyznačiť viac ako dva turistické ciele v jednej križovatke, smú sa turistické ciele uviesť na nepriamej návesti. Na iných značkách sa nesmú vyznačovať, s výnimkou uvedenou v 4.3.5.

Ak sa turistické ciele uvádzajú na inej značke ako turistickej tabuli, vymedzujú prostredníctvom kombinácie významového symbolu druhu cieľa a jeho verbálneho popisu. Formou výlučne významového symbolu bez verbálneho popisu smú uvádzať len na nepriamych návestiach, pričom sa používajú len ako samostatné ciele (t.j. na rozdiel od zvláštnych cieľov nemôžu byť viazané k inému cieľu).

Turistické ciele sa nesmú použiť ako určujúce dopravné ciele na pomenovanie prípojok.

#### 4.1.6 Križovatky

Na diaľniciach sa ako (medzi)ciele uvádzajú aj názvy križovatiek, a to v dvoch prípadoch:

1. názvy významných uzlov,
2. názov nasledujúcej križovatky.

Názvy významných uzlov sa uvádzajú v úlohe oblastných cieľov (pozri 4.3.3), výnimočne diaľkových cieľov (pozri 4.3.2), ak je to potrebné pre orientáciu v sieti, alebo ak tieto uzly reprezentujú diaľkové ciele križovaných diaľnic.

Názov nasledujúcej križovatky sa uvádza v úlohe blízkeho cieľa (pozri 4.3.4). V prípade prípojok je jeho uvádzanie povinné (okrem poslednej prípojky pred koncom diaľnice), v prípade uzlov sa povinne uvádza len v prípade, ak je nasledujúca križovatka tiež uzlom alebo ak sa jedná o zvlášť významnú prípojku.

## 4.2 Dopravný význam cieľov

Z hľadiska dopravného významu sa ciele kategorizujú do centrálnych úrovní nasledovne:

- **Ciele bez centrálnej úrovne** – ciele, ktoré neposkytujú žiadne alebo poskytujú len minimálne služby svojmu okoliu. Majú miestny význam a dopravno-gravitačný rádius nula až niekoľko kilometrov.
- **Základné centrá** – ciele so základnou alebo obmedzenou obslužnou, administratívnou, turistickou alebo rezidenčnou funkciou. Majú regionálny alebo okresný význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo desiatky kilometrov.
- **Stredné centrá** – ciele s významnou obslužnou, administratívnou, turistickou alebo rezidenčnou funkciou. Majú národný alebo nadregionálny význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo do 100 kilometrov.
- **Nadcentrá** – sídla so zvlášť významnou obslužnou, administratívnou, turistickou alebo rezidenčnou funkciou. Majú nadnárodný alebo národný význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo stovky kilometrov.
- **Metropolitné centrá** – veľké aglomerácie skladajúce sa typicky z viacerých nadcentier a stredných centier; tiež multimodálne uzly kontinentálneho významu (napr. medzinárodné letiská). Majú kontinentálny význam a dopravno-gravitačný rádius rádovo viac ako 1.000 kilometrov.

Sídlné a miestne ciele sa zatriedujú do úrovní na základe obslužnej, administratívnej, turistickej a rezidenčnej funkcie. V detailnej klasifikácii sa základné centrá rozlišujú podľa rozvinutosti na malé centrá a podcentrá. Okrem toho sa rozoznávajú medziúrovne rozvinutého podcentra a rozvinutého stredného centra, ktoré môžu byť považované za sídla vyššej úrovne (stredné centrum resp. nadcentrum) tam, kde takéto sídlo vyššej úrovne chýba.



Kategorizáciu sídelných dopravných centier na Slovensku a v susedných štátoch uvádza Príloha D.

Zvláštne a turistické ciele sa rovnako začleňujú do uvedených úrovní dopravných centier a to na základe ich dopravného významu daného ich dopravno-gravitačným rádiom, t.j. z akej vzdialenosti priťahujú ich služby dopravu.

### 4.3 Voľba cieľov

#### 4.3.1 Postavenie cieľov v systéme orientačného značenia

Z hľadiska postavenia cieľov v systéme orientačného dopravného značenia na diaľniciach sa ciele vo vzťahu ku konkrétnej diaľnici rozdeľujú na:

1. diaľkové ciele,
2. oblastné ciele,
3. blízke ciele,
4. doplnkové ciele.

#### 4.3.2 Diaľkové ciele

##### 4.3.2.1 Funkcia diaľkových cieľov

Diaľkové ciele vymedzujú geografický priebeh diaľnice. Slúžia tak na navigáciu, ako aj na orientáciu v sieti. Rozdeľujú sa na:

- **hlavné diaľkové ciele**, vymedzujúce odkiaľ kam daná diaľnica alebo jej segment vedie,
- **diaľkové medziciele**, bližšie vymedzujúce priebeh trasy diaľnice

##### 4.3.2.2 Hlavné diaľkové ciele

Každá diaľnica má priradenú minimálne dvojicu diaľkových cieľov, ktoré vymedzujú, odkiaľ kam daná diaľnica vedie; každý z tejto dvojice popisuje jeden smer diaľnice. Jedná sa hlavné diaľkové ciele diaľnice.

Ako hlavné diaľkové ciele sa volia dopravné centrá podľa dopravnému významu danej diaľnice:

- pre diaľnice kontinentálneho dopravného významu sa volia metropolitné oblasti,
- pre diaľnice diaľkového dopravného významu sa volia metropolitné oblasti alebo nadcentrá,
- pre diaľnice nadregionálneho dopravného významu sa volia metropolitné oblasti alebo nadcentrá, prípadne stredné centrá.

Pokiaľ je to možné, hlavným diaľkovým cieľom je dopravné centrum, v ktorom, resp. v blízkosti ktorého diaľnica začína alebo končí. V prípade diaľnic začínajúcich alebo končiacich na hraničnom priechode sa volí zahraničný cieľ zodpovedajúceho dopravného významu, ku ktorému daná diaľnica smeruje.

Ak diaľnica končí križovatkou s inou diaľnicou bez toho, aby sa v blízkosti tejto križovatky nachádzalo dopravné centrum zodpovedajúcej úrovne, použije sa ako hlavný diaľkový cieľ v tomto smere diaľkový cieľ z nadväzujúcej diaľnice (resp. jej segmentu, vid' nižšie) a ak je to v konkrétnom prípade účelné, použijú sa oba jej hlavné diaľkové ciele.

Dlhé diaľnice sa podľa potreby rozdelia na segmenty, vymedzené ďalšími dopravnými centrami zodpovedajúcej úrovne nachádzajúce sa v trase diaľnice alebo významnými uzlami diaľničnej siete. Vymedzenie segmentu uzlom diaľničnej siete však možno použiť iba v nasledujúcich prípadoch

- ak sa tento uzol nachádza v blízkosti dopravného centra o najviac jeden stupeň nižšej úrovne ako úroveň určená pre daný dopravný význam diaľnice (napr. pre diaľnice kontinentálneho dopravného významu sa požaduje aspoň nadcentrum), minimálne však musí ísť o stredné centrum; ako vymedzujúci názov diaľkového cieľa sa použije názov tohto dopravného centra,

- ak je tento uzol pomenovaný podľa regiónu, oblasti alebo inej geograficky význačnej lokality a takéto pomenovanie dostatočne plní funkciu orientácie v sieti a určenia polohy.

K diaľkovému cieľu odvodeného od významného uzla sa na značkách nepripája významový symbol uzla; ten sa pripája až tam, kde tento názov neslúži ako diaľkový cieľ, ale ako názov križovatky.

Ak sa diaľnica rozdelí na segmenty, má každý segment svoju vlastnú dvojicu hlavných diaľkových cieľov, ktoré sa značia na diaľnici.

*PRÍKLAD: Diaľnica D1 je vymedzená hlavnými diaľkovými cieľmi Bratislava a Užhorod. Pre lepšiu orientáciu v sieti sa rozdeľuje na segmenty, ktoré sú vymedzené uzlami v blízkosti Žiliny, Prešova a Košíc. Takto je diaľnica rozdelená na segmenty s hlavnými diaľkovými cieľmi Bratislava – Žilina, Žilina – Prešov, Prešov – Košice a Košice – Užhorod.*

Ak sa jedná o dosiaľ nedostavanú diaľnicu, berie sa do úvahy jej plánovaná finálna trasa, avšak pod podmienkou, že v nedostavaných úsekoch je k dispozícii existujúca cesta v analogickom trasovaní. V prípade nesplnenia tejto podmienky sa ako hlavný diaľkový cieľ musí zvoliť iný cieľ, ktorý dostatočne vyjadruje geografické smerovanie diaľnice v súčasnom stave. Pri dostavbe chýbajúcich úsekov sa potom musí prehodnotiť voľba diaľkových cieľov a vymeniť značenie na už existujúcich úsekoch.

*PRÍKLAD: Diaľnica R7 je plánovaná v trase Bratislava – Nové Zámky – Lučenec, s pokračovaním po R2 do Košíc. Pri výstavbe trasy v úseku Bratislava – Dunajská Streda však nemožno v smere z Bratislavy značiť ako hlavný diaľkový cieľ Nové Zámky, pretože v tomto smere až do dostavby R7 po Nové Zámky nevedie súbežná existujúca cesta a do Nových Zámkov sa z Bratislavy bude naďalej jazdiť v úplne inej trase, nie po R7. Z tohto dôvodu sa ako hlavný diaľkový cieľ dočasne volí Komárno, hoci leží mimo plánovanej trasy na úplne inej ceste – v aktuálnom stave však vyjadruje geografické smerovanie diaľnice R7. Samozrejme, po dostavbe úseku Dunajská Streda – Nové Zámky sa zmení hlavný diaľkový cieľ a bude potrebné vymeniť aj dopravné značenie na existujúcich úsekoch R7 resp. nadväzujúcich diaľnic D1 a D4.*

#### 4.3.2.3 Diaľkové medziciele

Za účelom bližšieho vymedzenia geografického priebehu dlhej diaľnice alebo dlhého segmentu, sa v trase diaľnice môžu vybrať ďalšie diaľkové medziciele, ležiace v blízkosti diaľnice.

Za týmto účelom sa vyberajú dopravné centrá obvykle o jednu centrálnu úroveň nižšie ako dopravné centrá určené pre výber hlavných cieľov (napr. pre diaľnice kontinentálneho dopravného významu sa vyberajú dopravné nadcentrá); nikdy však nie nižšie ako stredné centrá. Nevyberajú sa však všetky takéto dopravné centrá ležiace v blízkosti diaľnice, iba tie, ktoré sú dostatočne vhodné na geografické vymedzenie priebehu trasy diaľnice, orientáciu v sieti a určenie vlastnej polohy.

Ak je to v konkrétnom prípade účelné, môže byť diaľkovým medzicieľom tiež uzol siete, ak sa nachádza v blízkosti aspoň stredného dopravného centra a názov tohto centra dostatočne plní funkciu orientácie v sieti a určenia polohy. Ako vymedzujúci cieľ sa použije názov daného dopravného centra.

K diaľkovému medzicieľu odvodenému od významného uzla siete sa na značkách nepripája významový symbol uzla; ten sa pripája až tam, kde tento názov neslúži ako diaľkový cieľ, ale ako názov križovatky.

#### 4.3.2.4 Diaľkové ciele na diaľničných okruhoch

Na diaľniciach, ktoré sú úplnými alebo čiastočnými okruhmi, v princípe neexistujú vlastné diaľkové ciele: funkciou týchto diaľnic je distribúcia dopravy k rôznymi cieľom, a to jednak dovnútra okruhu (obvykle metropolitnej oblasti), jednak smerom von z okruhu (na viacero diaľnic).

Okruhy sa preto vždy rozdeľujú na segmenty vymedzené vybranými, prípadne všetkými (podľa toho, čo je v danom prípade účelné) uzlami. Ako diaľkové ciele sa potom používajú buď diaľkové ciele diaľnic vychádzajúcich z príslušného okruhu alebo názvy uzlov; prípadne sa aplikuje vhodná kombinácia oboch týchto prístupov.

Prednostne sa používajú diaľkové ciele diaľnic vychádzajúcich z okruhu, avšak v komplexných prípadoch, keď sa tieto diaľnice ďalej vetvia, môže byť vhodnejšie reprezentovať ich názvom uzla – v takom prípade sa na značení k názvu uzla pripája aj významový symbol uzla.



#### 4.3.2.5 Diaľkové ciele na mestských diaľniciach

Mestské diaľnice (miestne rýchlostné komunikácie) majú obvykle funkciu privádzača spájajúceho širšie centrum veľkej aglomerácie s diaľničnou sieťou.

Na mestských diaľniciach sa ako diaľkové ciele volia:

- v smere do širšieho centra používa obvykle zvláštny cieľ Centrum, prípadne názov mestskej štvrte, v ktorej diaľnica začína, ak takéto pomenovanie dostatočne plní funkciu orientácie v sieti,
- v opačnom smere sa použijú diaľkové ciele diaľnice (alebo diaľnic), na ktoré sa mestská diaľnica pripája; možno však tiež použiť názov uzla, za podmienok analogických ako na diaľničných okruhoch.

V niektorých prípadoch môže mestská diaľnica prechádzať mestskou oblasťou a jej oba konce sa napájať na diaľkovú diaľničnú sieť. V takom prípade sa pre oba smery volia diaľkové ciele nadväzujúcich diaľnic, prípadne názvy uzlov. Prípustné je tiež rozdeliť diaľnicu na dva segmenty v mieste priebehu širším centrom, ak je to v konkrétnom prípade účelné.

#### 4.3.2.6 Peážne úseky

V peážnych úsekoch diaľnic, ktoré sa vyznačujú číslami diaľnic viazanými k hlavám šípok (pozri 3.2.2.1) sa ako hlavné diaľkové ciele používajú hlavné diaľkové ciele oboch peážujúcich diaľnic. Diaľkové medziciele sa v takýchto úsekoch spravidla nepoužívajú.

Tento spôsob značenia cieľov možno v odôvodnených prípadoch použiť aj vtedy, ak peážny úsek nie je vyznačený podľa 3.2.2.1.

#### 4.3.2.7 Kvázipeážne úseky

Ako dodatočný diaľkový cieľ sa smie výnimočne uvádzať aj hlavný diaľkový cieľ križovanej resp. odbočujúcej diaľnice, ak sú splnené nasledujúce podmienky:

- úsek, v ktorom sa takýto diaľkový cieľ vyznačuje, má v diaľničnej sieti funkciu spoločného úseku dvoch významných ťahov, pričom križovaná diaľnica je pokračovaním jedného z týchto dvoch ťahov,
- križovaná diaľnica, ktorej hlavný diaľkový cieľ sa uvádza, má kontinentálny alebo diaľkový dopravný význam,
- intenzity dopravy oboch významných ťahov vedených v spoločnom úseku diaľnice sú porovnateľne vysoké.

*PRÍKLAD: Diaľnica D1 v úseku Bratislava – Trnava slúži ako spoločný úsek pre ťahy v smeroch Bratislava – severné Slovensko a Bratislava – stredné Slovensko. Ťah na stredné Slovensko sa oddeľuje ako R1 pri Trnave, pričom prvým hlavným diaľkovým cieľom na R1 je Nitra. Preto sa v úseku D1 Bratislava – Trnava môže ako diaľkový cieľ vyznačiť tiež Nitra. Po budúcom sprevádzkovaní samostatného priameho ťahu z Bratislavy na Nitru prestanú vyššie uvedené podmienky na D1 platiť, preto sa následne diaľkový cieľ Nitra z D1 vypustí.*

#### 4.3.3 Oblastné ciele

Oblastné ciele sú špecifickou kategóriou nachádzajúcou sa v hierarchii medzi diaľkovými a blízkymi cieľmi. V princípe sa jedná o zvlášť významné blízke ciele.

Oblastnými cieľmi môžu byť:

1. centrá metropolitných oblastí a dopravných nadcentier,
2. multimodálne terminály s kontinentálnym alebo diaľkovým dopravným významom (klasifikované aspoň ako dopravné nadcentrá) – najmä medzinárodné letiská, prístavy, prekladiská atď.,
3. uzly diaľničnej siete,

4. mestské časti metropolitných oblastí, prípadne dopravných nadcentier, ak sú samy o sebe klasifikované aspoň ako stredné dopravné centrá a ich zahrnutie do orientačného dopravného značenia dostatočne plní funkciu orientácie v sieti a určenia polohy.

Každý oblastný cieľ sa uvádza na orientačnom značení v primerane dlhom úseku diaľnice pred prípojkou, ktorá slúži na odbočenie k tomuto cieľu a podľa potreby sa uvádza aj na iných diaľniciach v okolí daného cieľa v primerane dlhom úseku pred uzlom, v ktorom sa odbočuje na inú diaľnicu smerujúcu k tomuto cieľu.

#### 4.3.4 Blízke ciele

Blízke ciele detailne vymedzujú geografický priebeh diaľnice a pre jednotlivé prípojky určujú, ku ktorým cieľom sa na nich odbočuje z diaľnice. Ku každej prípojke je priradený jeden alebo viac blízkych cieľov.

Blízkymi cieľmi môžu byť sídelné ciele, miestne ciele a hlavné zvláštne ciele. Nesmú nimi byť vedľajšie zvláštne ciele a turistické ciele. Za blízke sa môžu zvoliť len tie ciele, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti od prípojky:

- metropolitné oblasti: max. 30 km,
- nadcentrá: max. 15 km,
- stredné centrá: max. 8 km,
- základné centrá: max. 4 km.

Tieto vzdialenosti však možno prekročiť, ak sa medzi prípojkou a daným cieľom nenachádza žiadny iný cieľ, ktorý môže plniť úlohu blízkeho cieľa.

Pri výbere blízkych cieľov majú ciele s vyššou centrálnou úrovňou prednosť pred cieľmi s nižšou centrálnou úrovňou, a to aj v prípade, že sú vzdialenejšie (za predpokladu dodržania maximálneho limitu uvedeného vyššie). V odôvodnených prípadoch však môže dostať prednosť bližší cieľ nižšieho významu pred vzdialenejším cieľom vyššieho významu, najmä ak rozdiel významov je pomerne nízky (obvykle jeden stupeň), zatiaľ čo rozdiel vo vzdialenosti je pomerne vysoký. Cieľ bez centrálnej úrovne možno zvoliť za blízky cieľ len v prípade, ak daná prípojka nie je určená na odbočenie k žiadnemu cieľu s centrálnou úrovňou, ktorý sa nachádza vo vyššie uvedenej maximálnej prípustnej vzdialenosti od prípojky.

Diaľkové ciele sa pri dosiahnutí prípojky určenej na odbočenie k diaľkovému cieľu menia na blízke ciele alebo sa rozdeľujú na podciele tvoriace postupnosť viacerých blízkych cieľov (napr. cieľ Bratislava sa rozdelí na ciele Bratislava-Vajnory, Bratislava-Letisko atď.). Diaľkové ciele diaľnice majú v prípojkách, kde sa odbočuje z diaľnice k týmto cieľom alebo ich podcieľom, prednosť pred všetkými ostatnými kandidátmi na blízke ciele.

Ak sa ten istý sídelný cieľ nachádza v blízkosti dvoch alebo viacerých prípojok, obvykle sa v jednotlivých prípojkách rozlíši použitím významných miestnych cieľov, napr. mestských častí; na diaľniciach prechádzajúcich aglomeráciou tiež významnou miestnou komunikáciou apod.

Ak rozlíšenie prostredníctvom miestnych cieľov nie je dostačujúce, možno sídelný príp. miestny cieľ rozlíšiť prostredníctvom kompasových názov, pripojením prídomkov –Sever, -Východ, -Juh a -Západ. Prídomek označuje, ktorým smerom od príslušného cieľa sa *približne* nachádza prípojka, v ktorej sa tento blízky cieľ označuje (t.j. na sever od cieľa, na východ od cieľa atď.).

Ak sa dve prípojky nachádzajú v tom istom kvadrante kompasu a neexistuje vhodnejšie ako kompasové pomenovanie, môže sa blízky cieľ v týchto prípojkách rozlíšiť aj kompasovými prídomkami vyjadrujúcimi ich vzájomnú polohu, za predpokladu, že tým nedôjde ku konfliktu s pomenovaním iných križovatiek a zhoršeniu orientácie v sieti.

Pri používaní kompasových názvov je nutné zabrániť konfliktu s názvom uzla, a to aj v prípade, ak prípojka nie je podľa daného blízkeho cieľa pomenovaná. Tiež treba brať do úvahy, že pri používaní kompasových názvov majú uzly prednosť.

Kombinované kompasové prídomky (napr. Severovýchod) sú neprípustné.

Štandardne sa vyberá **jeden blízky cieľ pre každú výjazdovú vetvu prípojky**, bez ohľadu na to, či ide o výjazdovú vetvu priamo z hlavného jazdného pásu alebo výjazdovú vetvu dostupnú prostredníctvom kolektora či komplexného systému vetiev.

*POZNÁMKA: To znamená, že prípojky s jednou výjazdovou vetvou majú štandardne priradený jeden blízky cieľ, kým prípojky s dvoma výjazdovými vetvami dva blízke ciele, z ktorých každý reprezentuje jeden smer odbočenia z diaľnice.*

Vo výnimočných prípadoch, keď sú prostredníctvom jednej výjazdovej vetvy dostupné dva približne rovnako významné ciele, z ktorých každý sa nachádza iným smerom, priradia sa k tejto výjazdovej vetve oba ako blízke ciele (napr. Senec a Pezinok v križovatke Senec-Západ).

Na mestských diaľniciach je prípustné zvoliť 3 blízke ciele pre prípojku, pričom jeden cieľ je miestny cieľ, ktorý prípojka bezprostredne pripája (ulica, mestská časť) a ďalšie dva ciele sú blízke ciele, obvykle miestne.

Pre každú výjazdovú vetvu prípojky sa môžu zvoliť najviac dva blízke ciele.

V špecifických prípadoch prípojok značených podľa pravidiel pre uzly (pozri 5.4.1) sa vyberá vždy len jeden blízky cieľ bez ohľadu na počet výjazdových vetiev.

Blízke ciele sa uvádzajú v prípojke, ktorá slúži na odbočenie z diaľnice k týmto cieľom, a to v celej sekvencii značenia – na križovatkovej predzvesti, križovatkovej návesti a výjazdovej tabuli, resp. na triediacich a rozdeľovacích návestiach vo vetvách danej prípojky, ak sa jedná o komplexnú križovatku s vetvovým systémom. Na nepriamych návestiach slúžia blízke ciele ako referenčné ciele a uvádzajú sa v zelenej časti týchto značiek.

Ak je blízky cieľ v prípojke rozlíšený kompasovým názvom, uvádza sa prídomok Sever, Východ, Juh alebo Západ len na značkách v hlavnom jazdnom pásom diaľnice; vo vetvách a v podradenej cestnej sieti sa uvádza obvykle už len základný názov.

Svojim postavením je blízkym cieľom tiež nasledujúca križovatka. Táto sa značí špecificky, pozri 4.4.1.

#### 4.3.5 Doplnkové ciele

Doplnkové ciele sú ďalšie ciele, o ktorých je vhodné pred výjazdom z diaľnice informovať, no nie sú blízkymi cieľmi príslušnej prípojky. Jedná sa o nasledujúce prípady:

- kandidáti na blízke ciele, pričom však neboli vybraté, nakoľko iný kandidát mal vyššiu prioritu pri výbere blízkeho cieľa,
- významné ciele, ktoré nespĺňajú podmienku maximálnej prípustnej vzdialenosti podľa 4.3.4,
- ciele, ktoré nesmú byť blízkymi cieľmi: vedľajšie zvláštne ciele a turistické ciele.

Ako doplnkové ciele sa nesmú používať ciele bez centrálnej úrovne.

Doplnkové ciele sa uvádzajú na orientačnom značení na diaľniciach len jednorazovo, a to na nepriamych návestiach. Ak ide o turistické ciele, uvádzajú sa na turistických tabuliach, avšak v prípade, keď nie je priestor na umiestnenie turistickej tabule, môžu sa uvádzať na nepriamych návestiach. Ďalšie značenie doplnkových cieľov sa uvádza až v bezprostrednom styku s podradenou cestnou sieťou resp. v podradenej cestnej sieti.

Výnimkou z tohto pravidla je situácia, keď sa v zmysle ustanovení týchto TP nepriama návесь vynecháva: v takom prípade sa doplnkové ciele môžu vyznačiť v základnej sekvencii značenia (križovatková predzvešť, návесь atď.) analogicky ako blízke ciele, nesmie sa však prekročiť maximálny prípustný počet cieľov (pozri 4.3.6). Prípustný počet doplnkových cieľov je tak podstatne redukovaný oproti ich štandardnému uvádzaniu na nepriamych návestiach a turistických tabuliach.

### 4.3.6 Maximálny prípustný počet cieľov

V súlade so zásadami informačnej primeranosti, zrozumiteľnosti a čitateľnosti (pozri 2.3.2 až 2.3.4) sa obmedzuje maximálny prístupný počet cieľov uvádzaných na jednotlivých značkách nasledovne:

1. na križovatkových predzvestiach, križovatkových návestiach, triediacich návestiach, rozdeľovacích návestiach a výjazdových tabuliach:
  - a) na pásovo orientovaných križovatkových predzvestiach (vedľa vozovky) najviac 3 ciele v každom cieľovom bloku, pričom celkový počet odbočujúcich cieľov v prípade viacerých odbočujúcich smerov je najviac 2-násobok počtu odbočujúcich cieľových blokov,
  - b) na ostatných značkách najviac 4 ciele v každom cieľovom bloku, pričom celkový počet odbočujúcich cieľov v prípade viacerých odbočujúcich smerov je najviac 3-násobok počtu odbočujúcich cieľových blokov,
2. na nepriamych návestiach:
  - a) pri umiestnení vedľa vozovky najviac 6 doplnkových cieľov, ak sa uvádzajú výlučne sídelné a miestne ciele, inak najviac 5 cieľov,
  - b) pri umiestnení nad vozovkou najviac 5 doplnkových cieľov, ak sa uvádzajú výlučne sídelné a miestne ciele, inak najviac 4 ciele,
3. na turistických tabuliach: najviac 2 ciele na jednu križovátku,
4. na diaľkových tabuliach: najviac 4 ciele v cieľovom bloku, spolu najviac 6 cieľov.

Ciele rozdelené na dva riadky podľa 6.4.1 sa počítajú za dva ciele. Dvojica cieľov uvedená na jednom riadku podľa 6.4.3 sa počíta za jeden cieľ; ak sú však takto uvedené dve dvojice cieľov, druhá z nich sa už počíta za dva ciele.

Do uvedených limitov sa započítava aj názov nasledujúcej križovatky, nezapočítava sa však prípadný významový symbol druhu cieľa uvedený k názvu nasledujúcej križovatky (pozri 6.4.2).

Samostatné zvláštne alebo turistické ciele uvádzané len prostredníctvom významového symbolu na spoločnom riadku (pozri 4.1.4 a 4.1.5) sa spolu počítajú za jeden cieľ, ak sa na riadku nachádzajú najviac tri; každý ďalší takýto cieľ sa počíta za 0,5 cieľa.

Pre viazané zvláštne ciele (pozri 4.1.4), platí, že sa do celkového počtu cieľov nezapočítavajú, ak sú najviac dva v cieľovom bloku; každý ďalší viazaný cieľ sa počíta za 0,5 cieľa.

Nevyužitie maximálneho prípustného počtu cieľov nezadáva nárok na uvádzanie ďalších dopravné málo významných cieľov za účelom vyčerpania prípustných maxím: vždy sa musí používať len nevyhnutný počet cieľov a musia sa dodržať požiadavky na voľbu cieľov podľa predchádzajúcich článkov so zohľadnením druhu cieľa a jeho dopravného významu.

## 4.4 Použitie cieľov

### 4.4.1 Uvádzanie cieľov v križovatkách

#### 4.4.1.1 Vjazd na diaľnicu z podradenej cestnej siete

V križovatke podradenej cestnej siete s diaľnicou sa ako ciele pre odbočenie na diaľnicu uvádzajú hlavné diaľkové ciele. To obvykle znamená jeden cieľ pre každý smer vjazdu na diaľnicu, okrem špecifických situácií úsekov s viacerými hlavnými diaľkovými cieľmi. Diaľkové medziciele sa neznačia, okrem výnimočných prípadov, keď je to účelné z hľadiska orientácie v sieti alebo dodržania zásady kontinuity (pozri 4.4.2).

Výnimočne sa môže vyznačiť oblastný cieľ, ak je to nutné z dôvodu dodržania zásady kontinuity.

#### **4.4.1.2 Priame ciele na diaľnici**

V priamom smere sa na diaľnici značí hlavný diaľkový cieľ (resp. hlavné diaľkové ciele, ak ich je viac) a názov nasledujúcej križovatky, pričom v uzloch nie je uvádzanie názvu nasledujúcej križovatky povinné. V zmysle zásad určovania poradia cieľov (pozri 4.4.3) sa hlavný diaľkový cieľ nachádza v cieľovom bloku ako prvý a názov nasledujúcej križovatky ako posledný.

Ak sa v príslušnom úseku diaľnice používa diaľkový medzicieľ, vyznačuje sa aj tento. V úseku medzi posledným medzicieľom a hlavným cieľom je možné značiť buď len hlavný diaľkový cieľ alebo začať značiť hlavný diaľkový cieľ nasledujúceho segmentu a v úlohe medzicieľa použiť hlavný diaľkový cieľ aktuálneho segmentu.

Ak sa v príslušnom úseku diaľnice uvádzajú oblastné ciele, ku ktorým sa v danej križovatke pokračuje priamym smerom, vyznačia sa aj tieto.

Ak je to v danom prípade účelné, možno v úseku pred uzlom (jednu, prípadne viac križovatiek pred ním) uvádzať v priamom smere tiež hlavné diaľkové ciele križovanej diaľnice najbližšieho uzla, za predpokladu, že tomu nebránia priestorové možnosti a že sa tým neprekročí maximálny prípustný počet uvádzaných cieľov (pozri 4.3.6). Odporúča sa toto pravidlo aplikovať jednu križovatku pred uzlom, pokiaľ je to možné.

Priame ciele diaľnice sa značia na križovatkových predzvestiach a úplných križovatkových návestiach.

V kolektoroch sa priame ciele značia na triediacich a rozdeľovacích návestiach tam, kde už sa vyskytuje doprava vchádzajúca na diaľnicu. Vynecháva sa však názov najbližšej križovatky, okrem prípadov, keď je nasledujúca križovatka uzol alebo zvlášť významná prípojka.

#### **4.4.1.3 Odbočujúce ciele v uzloch**

V križovatke s inou diaľnicou (uzol) sa na odbočení uvádzajú oba hlavné diaľkové ciele križovanej diaľnice, resp. jeden hlavný diaľkový cieľ, ak sa jedná o križovatku s odbočením len jedným smerom.

Vo vetvách križovatky, kde už sa oba smery odbočenia uvádzajú v samostatných cieľových blokoch, sa smú uvádzať tiež medziciele križovanej diaľnice. Ak sa jedná o križovatku s odbočením len jedným smerom a teda len jedným hlavným diaľkovým cieľom, môže sa uvádzať medzicieľ už na križovatkových predzvestiach a križovatkovej návesti.

Názov nasledujúcej križovatky na odbočení na inú diaľnicu sa neuvádza. Uviesť sa smie len v prípade, ak je nasledujúca križovatka na odbočení tiež uzlom, prípadne zvlášť významnou prípojkou: v takom prípade sa však musí vyznačiť aj na značkách vo vetvách križovatky (zásada continuity).

Ciele uvedené ako odbočujúce ciele v uzloch sa nesmú súčasne uviesť v priamom smere, s výnimkou alternatívneho smerovania podľa 4.4.5.

Odbočujúce ciele v uzloch sa značia na križovatkových predzvestiach, križovatkových návestiach, triediacich návestiach a rozdeľovacích návestiach.

#### **4.4.1.4 Odbočujúce (výjazdové) ciele v prípojkách**

V prípojkách sa na odbočení uvádza zvolený blízky cieľ, resp. blízke ciele, ak ich je viac. V prípade keď sa v zmysle ustanovení týchto TP vynecháva nepriama návesť, môžu sa na odbočení uvádzať tiež doplnkové ciele v rozsahu podľa 4.3.5.

Ciele uvedené ako výjazdové ciele v prípojkách sa nesmú súčasne uviesť v priamom smere, s výnimkou alternatívneho smerovania podľa 4.4.5.

Výjazdové ciele v prípojkách sa značia na križovatkových predzvestiach, križovatkových návestiach a výjazdových tabuliach. V prípade komplexnej prípojky s viacerými výjazdovými vetvami prostredníctvom kolektora alebo z hlavného jazdného pásu sa namiesto výjazdovej tabule uvádzajú na triediacich návestiach a rozdeľovacích návestiach.

#### **4.4.1.5 Ciele na nepriamych návestiach a turistických tabuliach**

Pred prípojkami sa na nepriamych návestiach a turistických tabuliach uvádzajú zvolené doplnkové ciele. Tieto sa neuvádzajú na žiadnych ďalších značkách na diaľnici: najbližšie sa uvádzajú až v podradenej cestnej sieti, resp. v bezprostrednom kontakte s ňou (vo výjazdovej vetve).

Ciele uvedené na nepriamych návestiach a turistických tabuliach sa nesmú súčasne uviesť v priamom smere.

Na nepriamych návestiach tabuliach sa k doplnkovým cieľom uvádza referenčný blízky cieľ resp. ciele, ktoré má vodič sledovať pre smerovanie k príslušnému cieľu na výjazde z diaľnice. Na turistických tabuliach sa referenčný blízky cieľ uvádza iba v prípade, ak má prípojka viac výjazdových vetiev.

#### **4.4.1.6 Ciele na diaľkových tabuliach**

Na diaľkových tabuliach za križovatkami sa uvádzajú vždy aspoň diaľkové ciele predtým uvedené v priamom smere a názov nasledujúcej križovatky. Voliteľne sa smú uvádzať tiež ciele z nasledujúcich segmentov diaľnice, ak sa jedná o metropolitné centrá alebo o väčšie nadcentrá – ak sa však uvedú, musí sa dodržať zásada kontinuity na ďalších diaľkových tabuliach (pozri 4.4.2).

Na poslednej diaľkovej tabuli pred uzlom (čo neznamená nevyhnutne za poslednou križovatkou pred týmto uzlom) sa uvádzajú tiež diaľkové ciele križovanej diaľnice, prípadne aj oblastné ciele, ku ktorým sa v najbližšom uzle odbočuje. Tieto ciele možno tiež uviesť na viacerých diaľkových tabuliach pred uzlom. Voliteľne sa smú uvádzať aj diaľkové ciele ďalších križovaných diaľnic, ak je to účelné.

Diaľkové ciele iných diaľnic sa smú uvádzať vo vzdialenosti najviac 50 km pred uzlom, v ktorom sa k danému cieľu odbočuje, ak ide o cieľ klasifikovaný ako stredné dopravné centrum alebo nižšie a najviac 100 km pred týmto uzlom, ak ide o cieľ klasifikovaný ako dopravné nadcentrum. Pre ciele klasifikované ako metropolitné oblasti nie je stanovený žiadny limit vzdialenosti.

Ak sa na diaľkovej tabuli uvádzajú oblastné ciele, musí ísť o sídelné alebo miestne ciele. Nesmú sa uvádzať zvláštne ani turistické ciele.

#### **4.4.1.7 Výjazd z diaľnice do podradenej cestnej siete**

V bezprostrednom kontakte s podradenou cestou sieťou sa uvádzajú všetky blízke aj doplnkové ciele predtým vyznačené na diaľnici (ak sa samozrejme nejedná o plne mimoúrovňové križovanie, kedy sa bezprostredný styk s podradenou cestnou sieťou už neznačí).

#### **4.4.2 Zásada kontinuity**

***Každý cieľ, ktorý sa raz vyznačí na orientačnom značení, sa musí vyznačovať na všetkých ďalších križovatkách v príslušnom smere až do dosiahnutia daného cieľa.***

V postupnosti križovatkovej predzvesti, križovatkovej návesti, výjazdovej tabule, triediacej návesti a rozdeľovacej návesti v rámci križovatky platí, že cieľ uvedený na jednej značke v určitom smere (priamy, odbočenie) sa musí vyznačiť v tomto smere na každej ďalšej značke v križovatkách: to platí aj v prípade, že sa pôvodne združený smer rozdeľuje na viac smerov (napr. v kolektore).

Okrem toho v rámci tejto postupnosti nesmie pribudnúť nový cieľ pre ten istý smer, ciele však môžu pribudnúť, ak sa združený smer rozdeľuje na viac smerov (napr. pri rozdelení dopravy v kolektore).

Jednoduchá križovatková návesť a výjazdová tabuľa uvádzajú len ciele v odbočujúcom smere, nie v priamom, preto sa na nich zásada kontinuity vzťahuje len na ciele v odbočujúcom smere.

Zásada kontinuity platí špecificky pre diaľkové tabule, nepriame návesti a turistické tabule:

- Cieľ uvedený na diaľkovej tabuli sa musí vyznačiť na každej ďalšej diaľkovej tabuli až do dosiahnutia prípojky, v ktorej sa k príslušnému cieľu odbočuje do podradenej cestnej siete; cieľ sa však nemusí vyznačovať na iných značkách. Naopak, diaľkový cieľ uvedený na križovatkovej predzvesti v priamom smere sa musí vyznačiť na každej ďalšej diaľkovej tabuli.

- Doplnkový cieľ uvedený na nepriamej návesti sa na ďalších značkách na diaľnici nevyznačuje: ide o nepriame smerovanie, keď sa doplnkové ciele viažu k referenčným blízkym cieľom. Zásada kontinuity sa na doplnkový cieľ uvedený na nepriamej návesti ďalej aplikuje v podradenej cestnej sieti (s prípadnou možnosťou opätovného nepriameho smerovania).
- Turistický cieľ uvedený na turistickej tabuli sa na diaľnici na ďalších značkách nevyznačuje: takýto cieľ je viazaný k výjazdu na najbližšej prípojke prípadne k referenčnému cieľu, ktorý je na turistickej tabuli vyznačený. Zásada kontinuity sa na turistický cieľ uvedený na turistickej tabuli ďalej aplikuje v podradenej cestnej sieti (s prípadnou možnosťou opätovného nepriameho smerovania).

Rozdelenie predtým uvedeného cieľa na podciele (napr. rozdelenie cieľa Bratislava postupne na Bratislava-Vajnory, Bratislava-Rača atď.) nie je porušením zásady kontinuity, ak je z dopravného značenia zrejmé, že sa jedná o rozdelenie pôvodného cieľa.

Ak sa blízky cieľ vyznačuje kompasovým názvom, nie je porušením zásady kontinuity, ak sa po opustení hlavného jazdného pásu diaľnice alebo po prechode do podradenej cestnej sieti nahradí rozlíšený kompasový názov (napr. Senec-Západ) základným názvom (napr. Senec), keďže rozšírený kompasový názov sa vzťahuje k orientácii na diaľnici a sám o sebe nie je cieľom.

Zásada kontinuity sa nevzťahuje na združené MPZ uvádzané nad cieľovými blokmi.

#### **4.4.3 Poradie cieľov**

##### **4.4.3.1 Spôsob určenia poradia cieľov**

Ciele v rámci cieľového bloku sa zoraďujú podľa dvoch zásad:

1. najprv podľa zásady farebnosti, pozri 4.4.3.2,
2. následne v rámci jednotlivých farebných skupín podľa zásady sklopenia, pozri 4.4.3.3.

Významové symboly viazaných zvláštnych cieľov sa nezoraďujú, ale sa uvádzajú vždy spolu s referenčným cieľom, ku ktorému prináležia, t.j. ich poloha závisí od polohy referenčného cieľa. Ak sa uvádza viac viazaných cieľov k jednému referenčnému cieľu, vzájomne sa usporiadajú podľa zásady sklopenia.

##### **4.4.3.2 Zásada farebnosti**

Ciele v cieľovom bloku sa usporadúvajú do skupín v nasledujúcom poradí zhora nadol:

1. sídelné ciele, miestne ciele a uzly – zelená skupina (resp. modrá na nepriamych návestiach),
2. zvláštne ciele – biela skupina,
3. turistické ciele – hnedá skupina,
4. nasledujúca križovatka.

V rámci každej zo skupín sa ciele ďalej zoradia podľa zásady sklopenia.

Ak je nasledujúca križovatka uzol, patrí do poslednej skupiny, nie do prvej – v tej sa uzly uvádzajú iba ak sú oblasťnými príp. diaľkovými cieľmi.

Zvláštne ciele uvedené výlučne prostredníctvom piktogramu sa uvádzajú na jednom riadku, pričom ide o posledný riadok skupiny zvláštnych cieľov; v rámci toho riadku sa ciele usporiadajú podľa zásady sklopenia. To analogicky platí pre turistické ciele uvedené výlučne prostredníctvom piktogramu (sú prípustné iba na nepriamych návestiach, pozri 4.1.5).

##### **4.4.3.3 Zásada sklopenia**

Ciele jednej farebnej skupiny sa zoraďujú **podľa vzdialenosti k najbližšiemu odbočeniu**.

*POZNÁMKA: Nie podľa fyzickej vzdialenosti k cieľu! Pre orientáciu je dôležitá relatívna, nie absolútna vzdialenosť.*

Vzdialenejšie ciele sa uvádzajú nad bližšími cieľmi; v prípade cieľov na jednom riadku sa vzdialenejšie ciele uvádzajú vľavo od bližších cieľov.

Ciele v priamom smere sa zoraďujú podľa vzdialenosti ku križovatke, v ktorej sa k danému cieľu odbočuje na inú diaľnicu alebo do podradenej cestnej siete; pod priamym smerom sa myslí pokračovanie po diaľnici s rovnakým číslom, pod odbočením pokračovanie po diaľnici s iným číslom alebo po ceste v podradenej cestnej sieti. Ak sa k dvom alebo viacerým cieľom odbočuje v tej istej križovatke, rozhoduje poradie cieľov na odbočení v danej križovatke.

Ciele v odbočujúcom smere v uzle sa zoraďujú podľa vzdialenosti k vetve, cez ktorú sa k danému cieľu odbočuje. To obvykle znamená, že ciele smerom vľavo sú v poradí vyššie ako ciele smerom vpravo. Ak sa k dvom alebo viacerým cieľom odbočuje cez tú istú vetvu, rozhoduje poradie cieľov na nasledujúcej diaľnici.

Ciele v odbočujúcom smere v prípojke sa zoraďujú analogicky ako ciele v odbočujúcom smere v uzle. Ak sa k dvom alebo viacerým cieľom odbočuje cez tú istú vetvu, zoradia sa ciele podľa manévru v bezprostrednom styku s podradenou cestnou sieťou v poradí proti smeru hodinových ručičiek počínajúc priamym smerom. To obvykle znamená, že ciele smerom vľavo sú v poradí vyššie ako ciele smerom vpravo. Ak sa k dvom alebo viacerým cieľom odbočuje rovnako aj v bezprostrednom styku s podradenou cestnou sieťou, rozhoduje poradie cieľov na ceste v podradenej cestnej sieti.

V podradenej cestnej sieti sa ciele zoradia podľa vzdialenosti k najbližšiemu odbočeniu. Ak sa k dvom alebo viacerým cieľom odbočuje v tej istej mimoúrovňovej križovatke, zoraďujú sa analogicky ako na diaľnici. Ak sa k dvom alebo viacerým cieľom odbočuje v tej istej úrovňovej križovatke, zoradia sa proti smeru hodinových ručičiek počínajúc priamym smerom (t.j. poradie je obvykle priamo/vľavo/vpravo). Za priamy smer sa považuje pokračovanie po ceste s tým istým číslom, a to aj v prípade, ak by cez križovatku táto cesta prechádzala fyzickým odbočením. Za odbočenie sa považuje pokračovanie po inej ceste, a to aj v prípade, ak by to v križovatke znamenalo fyzicky priamy smer.

#### 4.4.4 Pripájanie informačných prvkov k názvom cieľov

Pred názov uzla sa dopĺňa významový symbol uzla; to neplatí na ohlasovacej tabuli, kde je významový symbol uzla uvedený osobitne.

Ak sa na diaľkovej tabuli vyznačuje cieľ pod čiarou, dopĺňa sa pred jeho názov číslo diaľnice, na ktorú je potrebné najbližšie odbočiť pre jazdu k danému cieľu.

Za jednotlivé ciele možno doplniť nasledujúce informačné prvky:

1. medzinárodnú poznávaciu značku, ak sa jedná o zahraničný cieľ – podmienky pripájania MPZ k názvu zahraničného cieľa uvádza 3.2.7,
2. číslo diaľnice alebo cesty I. alebo II. triedy (nepriama referencia) – podmienky pripájania čísel diaľnic k názvom cieľov uvádza 0, podmienky pripájania čísel ciest uvádza 3.2.3.2,
3. významový symbol druhu vozidla, ak je smerovanie k príslušnému cieľu určené len pre určitý druh vozidiel; takéto označenia sa na diaľnici smú použiť len výnimočne, obvykle len pre doplnkové ciele na nepriamej návesti,
4. významové symboly viazaných zvláštnych cieľov, ak je príslušný cieľ pre ne referenčným cieľom – podmienky viazania zvláštnych cieľov k sídelným a miestnym cieľom uvádza 4.1.4.

Pripájanie informačných prvkov za názvy cieľov sa musí vždy obmedziť na nevyhnutné minimum v súlade so zásadou informačnej primeranosti (pozri 2.3.2). Možnosť pripojenia informačných prvkov nežaduje nárok na pripájanie informácií, ktoré nie sú nevyhnutné. Na diaľkových tabuliach sa za názvy cieľov smú dopĺňať výlučne medzinárodné poznávacie značky; na ohlasovacích tabuliach sa nesmú dopĺňať žiadne informačné prvky.

#### 4.4.5 Alternatívne smerovanie

K tomu istému cieľu je prípustné uvádzať alternatívne smerovanie po rôznych trasách, ak je to v danom prípade účelné.



Takýto cieľ sa potom môže nachádzať aj v dvoch, resp. viacerých cieľových blokoch: Pritom primárna trasa sa obvykle vyznačuje bez ďalšieho rozlíšenia a alternatívne trasy sa vyznačujú spolu s rozlíšením variantu trasy; ak sú však obe/všetky trasy približne rovnocenné, uvádza sa rozlíšenie variantu k danému cieľu pre všetky smery.

Variant trasy možno určiť nasledujúcimi spôsobmi:

1. podľa čísla diaľnice resp. cesty, po ktorej vedie alternatívna trasa – za cieľ sa potom dopĺňa text „via“ a príslušné číslo diaľnice alebo cesty,
2. podľa medzicieľa, cez ktorý resp. okolo ktorého vedie alternatívna trasa – za cieľ sa potom dopĺňa text „via“ a názov medzicieľa,
3. podľa druhu dopravy, pre ktorý je alternatívna trasa určená – za cieľ sa potom dopĺňa zodpovedajúci významový symbol druhu vozidla.

Ak je to potrebné, môže sa na rozlíšenie použiť aj číslo zahraničnej diaľnice alebo cesty, a to s vyobrazením používaným v danej krajine.

#### 4.4.6 Cieľový plán

Všetky diaľkové, oblastné, blízke aj doplnkové ciele na diaľniciach schvaľuje MDVRR SR a uvádza ich v cieľovom pláne pre diaľnice a rýchlostné cesty.

Cieľové plány a cieľové pavúky pre podradenú cestnú sieť sa musia prispôbiť cieľovému plánu diaľnic tak, aby bola dodržaná zásada kontinuity. To znamená, že:

1. Každý cieľ uvedený na výjazde z diaľnice (vrátane doplnkových cieľov) sa musí v podradenej cestnej sieti značiť až do dosiahnutia tohto cieľa, a teda cieľový pavúk daného cieľa musí zahŕňať príslušnú prípojku a celú trasu od prípojky k danému cieľu. To nevyklučuje možnosť nepriameho smerovania pre turistické, príp. zvláštne ciele.
2. Smerom k diaľnici sa v podradenej cestnej sieti uvádzajú len diaľkové ciele tejto diaľnice, prípadne schválené oblastné ciele vyznačené na tejto diaľnici, výnimočne diaľkové medziciele (pozri 4.4.1.1). Iné ciele sa smerom k diaľnici nesmú uvádzať.

### 4.5 Pomenúvanie križovatiek

#### 4.5.1 Účelnosť pomenovania

Správne pomenovanie križovatiek plní kľúčovú úlohu pri zabezpečení všetkých troch požiadaviek na účelnosť orientačného značenia, t.j. na orientáciu v cestnej sieti, zisťovanie vlastnej polohy a navigáciu po najvýhodnejšej ceste k cieľu. Križovatky preto musia byť pomenované tak, aby ich názvy plnili všetky tieto podmienky. To znamená predovšetkým pomenovanie podľa blízkej lokality, ktorá je zároveň dostatočne známa; v prípade prípojok to tiež znamená, že k lokalite, podľa ktorej je prípojka pomenovaná, sa v tejto prípojke odbočuje z diaľnice.

Pomenovanie križovatiek okrem toho slúži aj na vymedzenie úsekov diaľnic pri lokalizácii dopravných informácií (napr. „kolóna na D1 v úseku Trnava – Hlohovec“). Z tohto hľadiska musia byť križovatky pomenované tak, aby pri vymedzení úseku – potenciálne aj cez viac križovatiek za sebou – nemohlo vyvolať zámenu s inou diaľnicou ani s inou cestou podradenej cestnej siete.

*PRÍKLAD: Nevhodné pomenovanie prípojok Sládkovičovo (pri Seredi) a Galanta (pri Dolnej Strede). Vymedzenie úseku Sládkovičovo – Galanta znamená riziko zámieny s úsekom cesty I/75 alebo prinajmenšom riziko nepochopenia, o ktorý úsek R1 sa jedná. Takéto pomenovanie je preto prípustné len vtedy, ak sa mu z princípu nemožno vyhnúť, čo sú najmä prípady ciest vedúcich paralelne s diaľnicou (napr. úsek Važec – Hybe).*

Každá križovatka musí mať jedinečný názov v rámci celej nadradenej cestnej siete.

#### 4.5.2 Uzly

Uzly sa pomenúvajú obvykle podľa blízkeho sídelného alebo miestneho cieľa, pričom vymedzenie blízkosti zodpovedá maximálnym vzdialenostiam pre blízke ciele podľa 4.3.4. Uzol môže byť pomenovaný aj podľa cieľa, do ktorého diaľnica nevedie a ktorý nie je na diaľnici priamo značený: dôležité je najmä vhodné vymedzenie geografickej polohy uzla.

Prednostne sa vyberajú ciele vyššej centrálnej úrovne pred cieľmi nižšej centrálnej úrovne, v odôvodnených prípadoch však môže dostať prednosť bližší cieľ nižšieho významu pred vzdialenejším cieľom vyššieho významu, najmä ak rozdiel významov je pomerne nízky, zatiaľ čo rozdiel vo vzdialenosti je pomerne vysoký.

Ak sa v okolí vybraného cieľa nachádza viac uzlov alebo prípojkov, možno uzly pomenovať rozlíšeným miestnym cieľom alebo prostredníctvom kompasových názov, pripojením prídomkov –Sever, -Východ, -Juh a -Západ. Prídomek označuje, ktorým smerom od príslušného cieľa sa daný uzol *približne* nachádza (t.j. na sever od cieľa, na východ od cieľa atď., čím sa myslí príslušný kvadrant kompasu).

Ak sa dve križovatky nachádzajú v tom istom kvadrante kompasu a neexistuje vhodnejšie ako kompasové pomenovanie, môžu sa označiť aj kompasovými prídomkami vyjadrujúcimi ich vzájomnú polohu, ak tým nedôjde ku konfliktu s pomenovaním iných križovatiek a zhoršeniu orientácie v sieti.

Kombinované kompasové prídomky (napr. Severovýchod) sú neprípustné.

Aj pri použití kompasových prídomkov alebo rozlíšeného miestneho cieľa je prípustné, aby sa jeden z uzlov volal podľa daného cieľa bez rozlíšenia. Musí však ísť o najvýznamnejší uzol v danej oblasti, v ktorom sa stretávajú diaľnice rovnakého dopravného významu, pričom ide o kontinentálny alebo diaľkový význam. Súčasne sa musí brať do úvahy kontext pomenovania ostatných križovatiek v okolí, aby sa zabezpečila jednoznačnosť a zrozumiteľnosť vymedzovania úsekov podľa 4.5.1.

Ak sa v blízkosti uzla nenachádza vhodný cieľ, podľa ktorého by uzol mohol byť pomenovaný, môže sa uzol pomenovať tiež podľa geografickej lokality, v ktorej alebo v blízkosti ktorej sa nachádza (napr. podľa priehrady, pohoria, regiónu...), ak sa jedná o dostatočne známu lokalitu pre vymedzenie polohy a súčasne sa výberom tohto názvu zabezpečí aj jednoznačné vymedzovanie úsekov podľa 4.5.1.

#### 4.5.3 Prípojky

Prípojky sa vždy pomenúvajú podľa blízkeho cieľa, do ktorého sa z diaľnice odbočuje prostredníctvom príslušnej prípojky. Z blízkych cieľov priradených k prípojke sa vyberá najvýznamnejší cieľ; ak je viac cieľov približne rovnako významných, vyberá sa najbližší z týchto cieľov. Ak sa prípojka priamo nachádza v lokalite blízkeho cieľa, vyberá sa pre pomenovanie prípojky tento blízky cieľ.

Pre pomenovanie prípojky berú do úvahy len také blízke ciele, ktoré sú spoločné pre oba dopravné smery. Iba ak takýto cieľ neexistuje, alebo ak je lokalita, v ktorej sa prípojka priamo nachádza, blízkym cieľom len v jednom z oboch dopravných smerov, pomenuje sa prípojka dvoma názvami tak, že v každom zo smerov má samostatný názov.

V prípade prípojky, ktorá má výjazd len v jednom smere, sa z blízkych cieľov vyberá prednostne taký cieľ, z ktorého sa súčasne vchádza na diaľnicu v opačnom smere (ak takýto výjazd existuje).

Ak sa pre pomenovanie prípojky vyberie zvláštny cieľ Centrum, pomenuje sa táto prípojka v tvare Sídlu-Centrum. Výber zvláštného cieľa Centrum pre pomenovanie prípojky je však prípustný len v prípojke nachádzajúcej sa v bezprostrednej blízkosti aspoň širšieho centra, aby sa predišlo zhoršeniu orientačnej funkcie názvu. Ak sa v blízkosti širšieho centra nachádzajú dve alebo viac prípojkov, z ktorých sa značí odbočenie do centra, nemožno ani jednu z nich pomenovať podľa zvláštného cieľa Centrum.

Prípojku je tiež možné pomenovať podľa blízkeho cieľa rozlíšeného kompasovým názvom (pozri 4.3.4), platí však, že prednostne sa takto pomenúvajú uzly.

Ak je aspoň jedna križovatka (vrátane uzlov) pomenovaná podľa sídla použitím rozlíšeného názvu s pomlčkou, nesmie sa žiadna prípojka pomenovať len názvom daného sídla bez rozlíšenia.

## 5 Umiestnenie značiek

### 5.1 Umiestnenie v priečnom reze

#### 5.1.1 Spôsoby umiestnenia v priečnom reze

Orientačné značky sa umiestňujú jedným z nasledujúcich spôsobov:

1. postranne vpravo vedľa vozovky,
2. v deliacom ostrovčeku:
  - a) prízemne,
  - b) výškovo, na dvojramenný stožiar (T-stožiar),
3. nad vozovkou:
  - a) na jednoramenný stožiar (krakorec),
  - b) na portál.

Spôsob umiestnenia závisí od konkrétnej značky, druhu použitého značenia a prípadných miestnych priestorových a rozhľadových obmedzení. Zásady pre voľbu spôsobu umiestnenia jednotlivých značiek určujú 5.2.3 až 5.9.

Pre jednotlivé spôsoby umiestnenia platia zásady uvedené v nasledujúcich článkoch.

#### 5.1.2 Značky vedľa vozovky

Vedľa vozovky sa umiestňujú len pásovo orientované značky a neorientované značky (bez šípok).

Značky vedľa vozovky sa umiestňujú prízemne, vpravo (v zmysle smeru jazdy) od vozovky. Vo výnimočných prípadoch, ak je v danom prípade účelné (napríklad vo vetvách križovatky) sa môžu nachádzať vľavo od vozovky.

Horizontálna vzdialenosť ľavého okraja značky od okraja vozovky je 1,50 m; v odôvodnených prípadoch môže byť táto vzdialenosť väčšia, nie však viac ako 2,50 m. V prípade priestorových obmedzení možno značku umiestniť bližšie k okraju vozovky, nikdy však vzdialenosť ľavého okraja značky od okraja vozovky nesmie byť nižšia ako 1,00 m.

Spodný okraj značky sa musí vertikálne nachádzať minimálne 1,50 m nad úrovňou pravého okraja vozovky, nie však vyššie ako 2,50 m. Ak sa značka umiestňuje v záreze a šírkoovo zasahuje do terénu stúpajúceho nad úroveň vozovky, musí sa spodný okraj značky nachádzať minimálne 0,50 m nad úrovňou terénu; v takom prípade je tiež prípustné, aby sa spodný okraj značky nachádzal viac ako 2,50 m nad úrovňou pravého okraja vozovky.

Odbočovacie majáčky sa umiestňujú v línii smerových stĺpikov, pričom vertikálna vzdialenosť spodného okraja značky je 1,00 m nad úrovňou pravého okraja vozovky. Horizontálna vzdialenosť ľavého okraja odbočovacieho majáčka od okraja vozovky je minimálne 1,00 m. Ak sa v úseku nachádza zvodidlo, umiestnia sa odbočovacie majáčky na zvodidlo.

Vo výnimočnom prípade, keď sa odbočuje z ľavého jazdného pruhu, sa odbočovacie majáčky umiestňujú vľavo vedľa vozovky.

#### 5.1.3 Značky v deliacom ostrovčeku

##### 5.1.3.1 Druhy značiek a ich umiestnenia

V deliacom ostrovčeku sa umiestňujú výjazdové tabule a rozdeľovacie návesti; okrem toho sa v špici deliaceho ostrovčeka umiestňuje deliaca doska. Výjazdové tabule sa umiestňujú výlučne prízemne, rozdeľovacie návesti sa umiestňujú buď prízemne alebo na dvojramenný stožiar (T-stožiar).

*POZNÁMKA: Neoficiálne sa pre dvojramenný stožiar zaužívalo označenie T-portál. To však nie je správne pomenovanie, nakoľko pojem „portál“ označuje konštrukciu v tvare brány (pojem je odvodený z lat. porta = brána).*

### **5.1.3.2 Prízemné značky v deliacom ostrovčeku**

Prízemné značky v deliacom ostrovčeku sa umiestňujú čo najbližšie k špicu deliaceho ostrovčeka, a to tak aby vzdialenosti pravého a ľavého okraja značky od okraja vozovky na danej strane značky boli minimálne 0,50 m. Ak to však tvar deliaceho ostrovčeka umožňuje bez zbytočne veľkého posunu značky smerom od špicu deliaceho ostrovčeka, umiestni sa značka tak, aby vzdialenosti jej ľavého a pravého okraja od okraja vozovky boli 1,00 m. Ak sa v deliacom ostrovčeku nachádza zvodidlo, umiestňuje sa značka nad úrovňou zvodidla tak, aby sa fyzicky nenachádzala nad zvodidlom.

Prízemné značky v deliacom ostrovčeku sa musia umiestniť v takej výške nad úrovňou terénu, aby deliaca doska v špici deliaceho ostrovčeka nezakrývala výhľad na značku pri pohľade z výšky 1 meter v priečnom reze špicu rozdelenia.

### **5.1.3.3 Značky na dvojramennom stožiarí v deliacom ostrovčeku**

Dvojramenný stožiar v deliacom ostrovčeku sa umiestňuje čo najbližšie k špicu deliaceho ostrovčeka, pri dodržaní požiadaviek na pasívnu bezpečnosť nosných konštrukcií.

Značky sa na dvojramennom stožiarí umiestňujú tak, aby sa ich ľavý resp. pravý okraj horizontálne nachádzal vo vzdialenosti 0,50 až 1,50 m od stožiara; obe značky sa musia nachádzať v rovnakej vzdialenosti od stožiara (majú súčasne rovnakú veľkosť, pozri 6.10). Ramená sa v žiadnom prípade nesmú predlžovať za účelom umiestnenia značky nad vozovkou – značky na dvojramennom stožiarí sú vždy pásovo orientované a nie je nutné, aby sa nachádzali nad vozovkou.

Spodný okraj značiek na dvojramennom stožiarí sa vertikálne nachádza 5,00 m nad úrovňou vozovky v jej najvyššej položenom mieste; vo výnimočných prípadoch je prípustné umiestnenie v nižšej výške, minimálne však 4,70 m. Obe značky sa umiestňujú vždy v rovnakej výške. Tieto požiadavky platia aj v prípade, ak značka fyzicky ani čiastočne nezasahuje nad vozovku.

### **5.1.3.4 Deliace dosky v špici deliaceho ostrovčeka**

Deliaca doska sa umiestňuje exaktne v špici deliaceho ostrovčeka.

Ak sa v deliacom ostrovčeku nenachádza žiadna prízemná značka (výjazdová tabuľa alebo rozdeľovacia návěst'), umiestni sa doska tak, že jej spodný okraj sa nachádza 60 cm nad úrovňou vozovky; ak sa však zároveň pred špicom deliaceho ostrovčeka nachádza tlmič nárazov, umiestni sa tak, aby sa jej spodný okraj nachádzal minimálne 15 cm nad tlmičom nárazov.

Ak sa v deliacom ostrovčeku nachádza prízemná značka, výškovo sa deliaca doska a príslušná značka vzájomne umiestnia tak, aby deliaca doska nezakrývala výhľad na túto značku (pozri vyššie), pričom minimálna vzdialenosť spodného okraja deliacej dosky od úrovne vozovky je 15 cm.

## **5.1.4 Značky nad vozovkou**

### **5.1.4.1 Druhy značiek a ich umiestnenia**

Značky nad vozovkou sa umiestňujú buď na jednoramenný stožiar (krakorec) alebo na portál. Pásovo orientované značky sa umiestňujú vždy na jednoramenný stožiar, pruhovo orientované značky sa umiestňujú vždy na portál. Neorientované značky (bez šípok) sa umiestňujú obvykle na jednoramenný stožiar, pri väčších rozmeroch a v niektorých zvláštnych prípadoch (pozri nižšie), sa môžu umiestniť aj na portál.

### **5.1.4.2 Spoločné požiadavky pre jednoramenné stožiare aj portály**

Spodný okraj značiek umiestnených nad vozovkou sa vertikálne nachádza 5,00 m nad úrovňou vozovky v jej najvyššej položenom mieste; vo výnimočných prípadoch je prípustné umiestnenie v nižšej výške, minimálne však 4,70 m.

Vzdialenosť nárazového sokla od zvodidla resp. okraja vozovky sa určuje podľa požiadaviek na pasívnu bezpečnosť; každopádne však vzdialenosť stožiara, resp. stojky portálu od okraja vozovky musí byť minimálne 1,50 m.

### 5.1.4.3 Značky na jednoramennom stožiarí

Ohlasovacie tabule prípojok a odpočívadiel sa horizontálne umiestňujú tak, že pravý okraj značky je zarovnaný s pravým okrajom pravého jazdného pruhu.

Ohlasovacie tabule uzlov sa horizontálne umiestňujú tak, že sa nachádzajú v strede jazdného pásu nezahŕňajúceho krajnice, t.j. na 2-pruhovom páse je značka centrovaná voči strednej čiare, na 3-pruhovom páse je centrovaná nad stredným pruhom (na viac ako 3-pruhovom páse sa značka umiestni vždy na portál). Z praktických dôvodov (kratšia dĺžka ramena) sa stožiar obvykle zakladá v strednom deliacom páse.

Rozdeľovacie návěsti v špici rozdelenia vo vetvách križovatky sa horizontálne umiestňujú tak, aby sa deliaca čiara združenej značky nachádzala nad vodorovnou deliacou čiarou na vozovke.

Ostatné značky sa horizontálne umiestňujú tak, aby bol pravý okraj značky zarovnaný s pravým okrajom vozovky. Vo výnimočných prípadoch veľmi širokých značiek (nad 4,00 m) je prípustné, aby značka mierne presahovala za okraj vozovky.

### 5.1.4.4 Značky na portáli

Značky na portáli sa umiestňujú tak, aby nezasahovali za ľavý alebo pravý okraj vozovky. Vo výnimočných prípadoch veľmi širokých značiek a nedostatočne širokej vozovky (obvykle na triediacej návěsti vo vetve) je prípustné, aby značka mierne presahovala za okraj vozovky.

Pruhovo orientované značky sa horizontálne umiestnia tak, aby sa jednotlivé šípky nachádzali nad príslušnými dopravnými pruhmi pri dodržaní požiadaviek 6.5.6.2. Neorientované značky (bez šípok) sa umiestňujú tak, že sa nachádzajú v strede jazdného pásu nezahŕňajúceho krajnice.

## 5.2 Referenčné body

### 5.2.1 Použitie referenčných bodov

Pre každú križovatku resp. odpočívadlo sa určujú priečne rezy, voči ktorým sa vzťahuje umiestnenie jednotlivých orientačných značiek. Tieto sa nazývajú **referenčné body**.

**Začiatkový referenčný bod** sa nachádza na začiatku križovatky v zmysle smeru jazdy. V tomto priečnom reze sa umiestňuje križovatková návěsť resp. návěsť k odpočívadlu. Značky, ktoré sa nachádzajú pred križovatkou, resp. pred odpočívadlom, sa umiestňujú v definovaných vzdialenostiach pred začiatkovým referenčným bodom. Vzdialenosti ku križovatke alebo odpočívadlu uvádzané na dopravnom značení sú vzdialenosťami k začiatkovému referenčnému bodu.

**Koncový referenčný bod** sa nachádza na konci križovatky v zmysle smeru jazdy. Značky, ktoré sa nachádzajú za križovatkou, sa umiestňujú v definovanej vzdialenosti za jej koncovým referenčným bodom; toto sa týka len diaľkovej tabule.

Nakoľko väčšina značiek sa vzťahuje k začiatkovému referenčnému bodu, označuje sa tento bod skrátené ako referenčný bod. Ak nie je v texte týchto TP výslovne uvedené, že sa v určitom prípade uvažuje koncový referenčný bod, myslí sa začiatkový referenčný bod.

### 5.2.2 Začiatkový referenčný bod

Začiatkový referenčný bod sa nachádza v priečnom reze, v ktorom sa dosiahlo plné šírkové usporiadanie križovatky resp. odbočenia na odpočívadlo. V tomto priečnom reze platí:

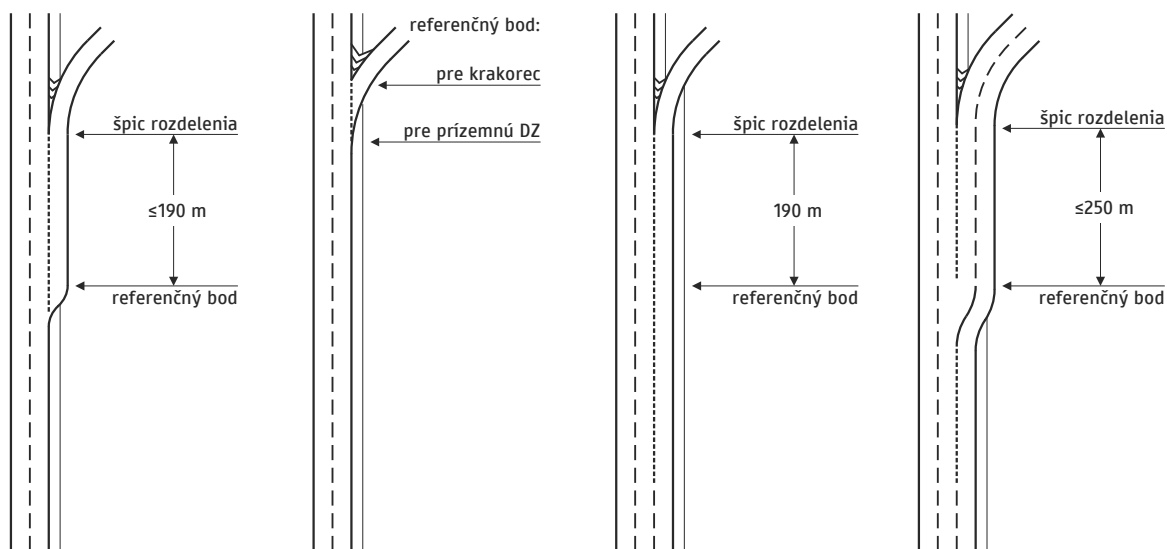
- každý pruh dosiahol plnú šírku (t.j. je plne rozvinutý),
- každý pruh je značený len pre jazdu jedným smerom (t.j. neexistujú žiadne združené pruhy pre jazdu rovno aj priamo); v komplexných križovatkách s viacerými manévrami sa berie do úvahy prvý manéver.

*POZNÁMKA: V prípade jednoduchých odbočení s jedným odbočovacím pruhom vznikajúcim na začiatku križovatky to znamená, že začiatkový referenčný bod sa nachádza v priečnom reze, kde odbočovací pruh dosiahol plnú šírku.*

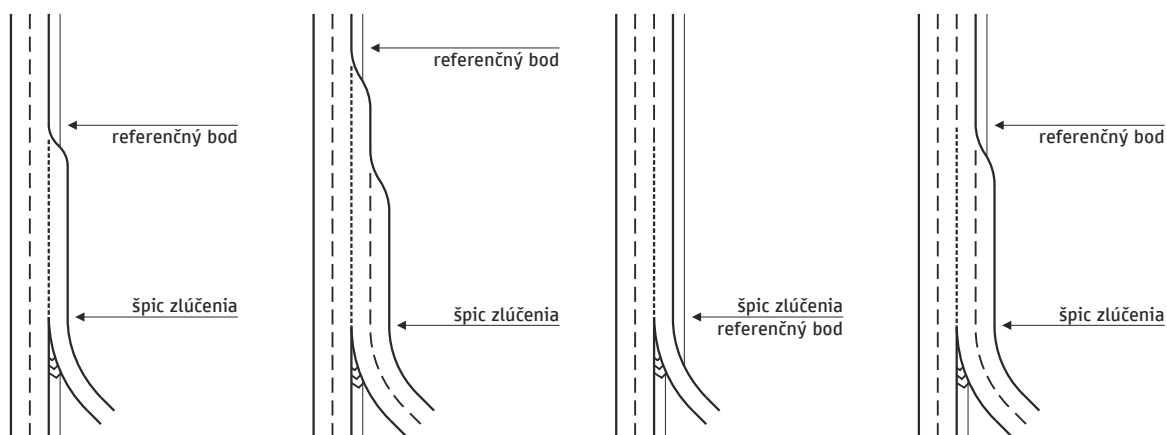
Ak je vzdialenosť medzi takto určeným bodom a špicom rozdelenia dlhšia ako 190 metrov, nachádza sa začiatkový referenčný bod 190 metrov pred špicom rozdelenia. V prípadoch dvoch príp. viacerých odbočovacích pruhov je maximálna vzdialenosť referenčného bodu od špicu rozdelenia 250 metrov.

V nasledujúcich prípadoch sa poloha referenčného bodu určí špecificky:

1. v prípade odbočenia bez odbočovacieho pruhu priamo z hlavného jazdného pásu sa začiatkový referenčný bod určí nasledovne:
  - a) ak sa použije prízemné značenie vedľa vozovky: na začiatku odbočovacieho klinu,
  - b) ak sa použije značenie nad vozovkou (na jednoramennom stožiarí alebo na portáli): v priečnom reze, kde šírka jazdného pruhu odbočujúcej vetvy dosiahla minimálne 3,75 metra a ak takúto šírku nedosahuje, v špici rozdelenia,
2. v prípade čistej subtrakcie jazdných pruhov a čistého ukončenia priepletu, bez pridania ďalších pruhov, sa začiatkový referenčný bod nachádza pevne 190 metrov pred špicom rozdelenia; táto vzdialenosť sa môže v špecifických prípadoch posunúť v rozsahu od 120 do 250 metrov.



Obrázok 29: Jednotlivé typické prípady umiestnenia začiatkového referenčného bodu



Obrázok 30: Jednotlivé typické prípady umiestnenia koncového referenčného bodu

### 5.2.3 Koncový referenčný bod

Koncový referenčný bod sa nachádza v priečnom reze, kde jazdný pás dosiahol medzikrižovatkové šírkové usporiadanie, t.j. jedná sa o vonkajšiu hranicu križovatky.

V prípade adície jazdných pruhov resp. v prípade priepletu, sa koncový referenčný bod nachádza v priečnom reze, kde zaniká priestor medzi jazdnými pruhmi hlavného jazdného pásu a pripájacím pruhom resp. pruhmi privedenými z príjazdovej vetvy (špic zlúčenia pásov).

## 5.3 Prípojky

### 5.3.1 Zahnuté križovatky

Podľa tohto článku sa značia prípojky, s výnimkou prípadov určených v článku 5.4.1.

Článok určuje orientačné značenie v hlavnom jazdnom páse diaľnice. Značenie vo vetvách komplexných križovatiek určuje 5.5 a značenie v styku s podradenou cestnou sieťou (t.j. vo výjazdových vetvách) určuje 8.2.

Vo zvláštnych prípadoch určených v 5.8 sa niektoré značky umiestňujú odchyľne od ustanovení tohto článku.

### 5.3.2 Postupnosť značiek

#### 5.3.2.1 Základná postupnosť

Prípojky sa značia nasledujúcou postupnosťou značiek (ak nie je uvedené inak, ide o vzdialenosti pred začiatočným referenčným bodom):

1. ohlasovacia tabuľa – 1500 m,
2. križovatková predzvešť – 1000 m,
3. nepriama návesť:
  - a) ak je jedna: 500 m,
  - b) ak sú dve: 700 a 400 m,
4. križovatková návesť – v priečnom reze referenčného bodu,
5. výjazdová tabuľa – v deliacom ostrovčeku; ak také umiestnenie nie je možné, v priečnom reze špicu rozdelenia, pričom sa použije odlišné vyobrazenie (pozri 5.3.4.5),
6. diaľková tabuľa – 500 metrov za koncovým referenčným bodom.

Okrem toho sa v polohách 300, 200 a 100 m pred začiatočným referenčným bodom umiestňujú odbočovacie majáčky a do deliaceho ostrovčeka sa umiestňuje deliaca doska.

Ak sa používajú turistické tabule, umiestňujú sa pred ohlasovacou tabuľou v polohách podľa 5.3.4.7.

#### 5.3.2.2 Použitie nepriamych návěstí

Okrem prípadu vynechania nepriamej návesti (pozri 5.3.2.3) sa použije buď jedna alebo dve nepriame návesti. Štandardne sa používa jedna nepriama návesť. Dve nepriame návesti sa použijú v nasledujúcich prípadoch:

- Ak má križovatka dve výjazdové vetvy, či už z priamo z hlavného jazdného pásu alebo prostredníctvom kolektora, a je potrebné uvádzať ciele z oboch výjazdových vetiev. V takom prípade prvá nepriama návesť označuje ciele, ku ktorým sa odbočuje prostredníctvom prvej výjazdovej vetvy a druhá nepriama návesť označuje ciele, ku ktorým sa odbočuje prostredníctvom druhej výjazdovej vetvy.
- Ak sa vyznačuje väčší počet doplnkových cieľov, rozdelia sa na dve nepriame návesti (zásada informačnej primeranosti, pozri 2.3.2). Obvykle sa na prvej z nich vyznačia sídelné a prípadne miestne ciele a druhej z nich zvláštne a prípadne turistické ciele.

### 5.3.2.3 Vynechanie alebo nahradenie nepriamych návěstí

Pri krátkych vzdialenostiach medzi križovatkami a na mestských diaľniciach sa nepriame návěstí vynechávajú (pozri 5.8.1 a 5.8.8). V takom prípade sa ohlasovacia tabuľa posúva na pozíciu 1000 m a križovatková predzvešť na pozíciu 500 m pred referenčným bodom.

V niektorých zvláštnych prípadoch podľa 5.8 sa nepriame návěstí vypúšťajú a namiesto nich sa pred križovatkou umiestni druhá (opakovaná) križovatková predzvešť – táto sa potom umiestňuje v polohe 500 metrov pred referenčným bodom.

Ak je v týchto špecifických prípadoch nutné použiť aj nepriamu návěstí, použijú sa nasledujúce polohy:

- nepriama návěstí – 700 metrov pred referenčným bodom,
- opakovaná križovatková predzvešť – 400 metrov pred referenčným bodom.

Ak je v týchto prípadoch potrebné použitie dvoch nepriamych návěstí, umiestnia sa obe spoločne vedľa seba na portál nad vozovkou, štandardne v polohe 700 metrov pred referenčným bodom.

Nepriama návěstí sa tiež vynechá, ak k prípojke nie sú priradené žiadne doplnkové ciele. V tomto prípade sa nepriama návěstí nahradí opakovaním križovatkovej predzvesti v polohe 500 metrov pred referenčným bodom; alternatívne sa namiesto toho môže posunúť ohlasovacia tabuľa na pozíciu 1000 m a križovatková predzvešť na pozíciu 500 m pred referenčným bodom. Tento postup možno tiež uplatniť, ak sa v prípojke značí len jeden doplnkový cieľ – ten sa vyznačí ako blízky cieľ

### 5.3.2.4 Vynechanie alebo nahradenie výjazdovej tabule

Ak výjazd z diaľnice smeruje do kolektora alebo inej spojovacej vetvy, ktorá sa ďalej rozdeľuje, vynecháva sa výjazdová tabuľa. Tiež sa vynecháva, ak je odbočenie realizované bez odbočovacieho pruhu, alebo ak je odbočovací pruh taký krátky, že vzdialenosť medzi križovatkovou návěstou a špicom rozdelenia je kratšia ako 120 metrov.

Výjazdová tabuľa sa nahrádza rozdeľovacími návěstami, ak má križovatka viac výjazdov z hlavného jazdného pásu, podľa pravidiel uvedených v 5.8.6.

### 5.3.2.5 Posuny základných polôh

Základné polohy ohlasovacej tabule, križovatkovej predzvesti a nepriamych návěstí možno v konkrétnom prípade posunúť, ak je to nutné z dôvodu prekážok vo výhlade (napr. mosty nad diaľnicou) resp. ak by bola inak obmedzená viditeľnosť značiek. Posun však musí byť čo najkratší a musia sa dodržať nasledujúce obmedzenia:

- vzdialenosť medzi ohlasovacou tabuľou a križovatkovou predzvešťou je minimálne 250 metrov a maximálne 1000 metrov (neplatí pre druhú križovátku pri dvojitej ohlasovacej tabuli),
- vzdialenosť medzi križovatkovou predzvešťou a nepriamou návěstou (prvou, ak sú dve) je minimálne 200 metrov a maximálne 600 metrov,
- ak sa použijú dve nepriame návěstí, vzdialenosť medzi nimi je minimálne 150 metrov a maximálne 450 metrov,
- ak sa použijú dve križovatkové predzvesti, vzdialenosť medzi nimi je minimálne 350 metrov a maximálne 800 metrov,
- vzdialenosť nepriamej návesti od križovatkovej návesti je minimálne 350 metrov a maximálne 800 metrov; ak sú použité dve nepriame návěstí, platia tieto vzdialenosti pre druhú z nich a ak sú použité dve križovatkové predzvesti, platia tieto vzdialenosti pre druhú križovatkovú predzvešť.

Pre posun, vypustenie alebo zmenu spôsobu umiestnenia diaľkovej tabule platia ustanovenia 5.3.4.6. Polohy odbočovacích dosiek sú dané pevne.



### 5.3.3 Triedy značenia

V prípojkách sa používajú tri druhy značenia z hľadiska vyhotovenia:

– **trieda P1:**

značky sa umiestňujú prízemne vedľa vozovky, s výnimkou križovatkovej návesti, ktorá sa umiestňuje na jednoramenný stožiar; ak v konkrétnom prípade nie je priestor na prízemné umiestnenie značky vedľa vozovky, umiestni sa daná značka na jednoramenný stožiar alebo na portál ako pruho orientovaná, podľa pravidiel uvedených nižšie,

– **trieda P2:**

značky sa umiestňujú na portál alebo na jednoramenný stožiar, diaľková tabuľa a nepriame návesti resp. opakovaná križovatková predzvesť sa umiestňujú prízemne; presné pravidlá pre jednotlivé značky sú uvedené nižšie,

– **trieda P3:**

značky sa umiestňujú na portál alebo na jednoramenný stožiar, diaľková tabuľa sa umiestňuje prízemne; presné pravidlá pre jednotlivé značky sú uvedené nižšie.

Ak nie sú splnené podmienky pre triedu značenia P2 alebo P3, použije sa v prípojke trieda P1.

Trieda P2 sa použije v nasledujúcich prípadoch:

1. ak sú prognózované intenzity dopravy pred križovatkou v danom dopravnom smere:
  - a) ročný priemer denných intenzít v pracovné dni viac ako 15.000 skv/deň,
  - b) ročný priemer denných intenzít nákladnej dopravy v pracovné dni viac ako 3.000 skv/deň,
  - c) 250-razová intenzita viac ako 1.500 skv/h,
  - d) 250-razová intenzita odbočujúcich vozidiel viac ako 450 skv/h,
2. v úseku s 3 jazdnými pruhmi v danom dopravnom smere,
3. ak sa to vyžaduje v niektorom zo zvláštnych prípadov podľa 5.8.

Trieda P3 sa použije v nasledujúcich prípadoch:

1. ak sú prognózované intenzity dopravy pred križovatkou v danom dopravnom smere:
  - a) ročný priemer denných intenzít v pracovné dni viac ako 45.000 skv/deň,
  - b) ročný priemer denných intenzít nákladnej dopravy v pracovné dni viac ako 9.000 skv/deň,
  - c) 250-razová intenzita viac ako 4.500 skv/h,
  - d) 250-razová intenzita odbočujúcich vozidiel viac ako 1.350 skv/h.
2. v úseku so 4 alebo viacerými jazdnými pruhmi v danom dopravnom smere,
3. ak sa to vyžaduje v niektorom zo zvláštnych prípadov podľa 5.8,

Pri hodnotení intenzít dopravy sa vychádza z prognózovaných hodnôt v 15-ročnom výhľade. Na zaradenie do príslušnej triedy postačuje prekročenie aspoň jednej z hraničných hodnôt.

Každý dopravný smer križovatky sa pri voľbe triedy značenia hodnotí zvlášť.

*POZNÁMKA: Treba brať do úvahy, že jeden a druhý smer tej istej križovatky predstavuje rôzne medzikrižovatkové úseky, ktoré sa môžu podstatne líšiť intenzitami dopravy, šírkovým usporiadaním a ďalšími atribútmi. Preto je možné, že v jednom smere bude križovatka značená napr. v triede P1 a v druhom smere napr. v triede P2.*

### 5.3.4 Spôsob umiestnenia a použitia jednotlivých značiek

#### 5.3.4.1 Ohlasovacia tabuľa

Podľa triedy značenia prípojky sa ohlasovacia tabuľa umiestňuje nasledujúcim spôsobom:

- v triede P1 prízemne vpravo od vozovky,
- v triedach P2 a P3 na jednoramenný stožiar; v prípade veľkých rozmerov značky je prípustné aj umiestnenie na portál.

Ak pri triede P1 nie je možné umiestnenie vedľa vozovky a v prípade, ak ide o križovatku s odbočením z diaľnice do vetvy, ktorá sa ďalej rozdeľuje (napr. do kolektora), umiestni sa značka na jednoramenný stožiar.

#### 5.3.4.2 Križovatková predzvešť

Podľa triedy značenia prípojky sa križovatková predzvešť umiestňuje a vyhotovuje nasledujúcim spôsobom:

- v triede P1 prízemne vpravo od vozovky a vyhotoví sa ako pásovo orientovaná,
- v triedach P2 a P3 na portál a vyhotoví sa ako pruhovo orientovaná.

V niektorých prípadoch sa podľa 5.8 resp. 5.3.2.3 nahrádza nepriama návesť druhou križovatkovou predzvešťou. Takáto značka sa potom štandardne nachádza 500 metrov pred referenčným bodom a umiestňuje sa a vyhotovuje nasledujúcim spôsobom:

- v triedach P1 a P2 prízemne vpravo od vozovky a vyhotoví sa ako pásovo orientovaná,
- v triede P3 na portál a vyhotoví sa ako pruhovo orientovaná.

Ak nie je možné umiestnenie vedľa vozovky alebo ak sú prekročené limity podľa 4.3.6 pre pásovo orientované značenie, umiestni sa značka na portál a vyhotoví sa ako pruhovo orientovaná.

Križovatková predzvešť sa nikdy neumiestňuje na jednoramenný stožiar.

#### 5.3.4.3 Nepriame návesti

Podľa triedy značenia prípojky sa nepriame návesti umiestňujú nasledujúcim spôsobom:

- v triedach P1 a P2 prízemne vpravo od vozovky,
- v triede P3 na jednoramenný stožiar.

Ak pri triedach P1 a P2 nie je možné umiestnenie vedľa vozovky, umiestni sa značka na jednoramenný stožiar.

V triede P2 sa môže značka umiestniť na jednoramenný stožiar, ak sa jedná o úsek s 3 jazdnými pruhmi v danom dopravnom smere a takéto umiestnenie je v danom prípade účelné.

Ak sa používajú dve nepriame návesti, obe sa umiestnia rovnakým spôsobom, t.j. buď sa obe umiestnia prízemne vedľa vozovky, alebo sa obe umiestnia na jednoramenný stožiar.

*POZNÁMKA: To znamená, že ak je potrebné jednu nepriamu návesť z dvojice umiestniť na jednoramenný stožiar z dôvodu nedostatočného priestoru vedľa vozovky, umiestni sa takýmto spôsobom aj druhá návesť z dvojice, hoci v jej priečnom reze by technicky bolo možné aj prízemné umiestnenie.*

Ak sa podľa 5.3.2.3 použije dvojica nepriamych návěstí spoločne, umiestnia sa na portál vedľa seba, pričom ľavá vyznačuje ciele dosiahnuteľné cez vzdialenejšiu výjazdovú vetvu a pravá vyznačuje ciele dosiahnuteľné cez bližšiu výjazdovú vetvu.

#### 5.3.4.4 Križovatková návesť

Križovatková návesť sa v prípojkách štandardne umiestňuje a vyhotovuje ako jednoduchá.

Jednoduchá križovatková návesť sa umiestňuje na jednoramenný stožiar a pozostáva z jednej tabule nad odbočovacím pruhom, t.j. značí sa iba odbočenie, nie priamy smer. Ak ide o križovátku v triede značenia P1 s cestou regionálneho alebo nižšieho dopravného významu s nízkymi intenzitami dopravy na odbočení, môže sa použiť aj prízemné umiestnenie vedľa vozovky. Prízemné umiestnenie sa tiež pripúšťa, ak umiestnenie na jednoramennom stožiar nie je možné z rozhladových dôvodov, napr. ak sa referenčný bod nachádza pod mostom alebo v krátkej vzdialenosti za ním.

*POZNÁMKA: Jedná sa o nevhodné stavebné riešenie križovatky – miesto odbočenia by malo byť vždy dostatočne viditeľné z veľkej vzdialenosti. V prípade novo projektovaných križovatiek je potrebné sa takémuto riešeniu vyhnúť, typicky predĺžením odbočovacieho pruhu tak, aby sa plne rozvinul ešte pred prekážku vo výhlade.*

Úplná križovatková návesť sa bez ohľadu na triedu značenia prípojky použije, ak odbočenie z diaľnice vedie do vetvy, ktorá sa ďalej rozdeľuje (napr. do kolektora) alebo ak sa to vyžaduje v niektorom zo zvláštnych prípadov podľa 5.8. Úplná križovatková návesť sa umiestňuje na portál ako pruhovo orientovaná značka, pričom sa značí priamy smer aj odbočenie.

#### 5.3.4.5 Výjazdová tabuľa

Výjazdová tabuľa sa nachádza v deliacom ostrovčeku výjazdovej vetvy do podradenej cestnej siete, pričom sa bez ohľadu na triedu značenia prípojky používa prízemné umiestnenie.

V prípade ostrého uhla odbočenia, neumožňujúceho prízemné umiestnenie, sa značka umiestni postranne vedľa vozovky alebo na jednoramenný stožiar, a to v priečnom reze špicu rozdelenia, pričom sa použije alternatívne vyobrazenie značky (pozri 7.5).

#### 5.3.4.6 Diaľková tabuľa

Diaľková tabuľa sa štandardne nachádza 500 metrov za koncovým referenčným bodom križovatky. Umiestňuje sa zásadne prízemne vedľa vozovky, bez ohľadu na triedu značenia prípojky. Ak to pre prekážku vo výhlade nie je možné, značka sa môže posunúť v rozsahu od 250 metrov do 1000 metrov za koncovým referenčným bodom a ak ani to nie je možné, značka sa úplne vypustí.

V nasledujúcich prípadoch sa značka namiesto vypustenia môže umiestniť na jednoramenný stožiar:

- za križovatkou, po ktorej nasleduje uzol,
- za križovatkou s cestou minimálne nadregionálneho dopravného významu, s výnimkou cesty vedúcej paralelne s diaľnicou,
- ak by vypustením diaľkovej tabule vznikol úsek, kde je medzi dvojicou po sebe nasledujúcich diaľkových tabúl vzdialenosť dlhšia ako 20 km.

Diaľková tabuľa sa nesmie umiestňovať na portál.

#### 5.3.4.7 Turistické tabule

Ak sa v prípojke vyznačujú turistické ciele, umiestňuje sa pred križovatkou turistická tabuľa. Bez ohľadu na triedu značenia sa turistická tabuľa umiestňuje prízemne vedľa vozovky.

V prípade, že je potrebné vyznačiť dva turistické ciele, môžu sa umiestniť dve turistické tabule, alebo jedna turistická tabuľa vyznačujúca dva ciele.

Turistická tabuľa sa umiestňuje vo vzdialenosti:

- ak je jedna: 1000 metrov pred ohlasovacou tabuľou,
- ak sú dve: 2000 a 1000 metrov pred ohlasovacou tabuľou.

Tieto vzdialenosti možno posunúť, vzájomné vzdialenosti medzi turistickými tabuľami a vzdialenosť k ohlasovacej tabuľi však nesmie byť kratšia ako 750 metrov a dlhšia ako 1500 metrov.

Turistická tabuľa sa nesmie umiestniť vo vzdialenosti kratšej ako 500 metrov za diaľkovou tabuľou predchádzajúcej križovatky resp. za koncovým referenčným bodom predchádzajúcej križovatky, ak sa diaľková tabuľa nepoužije.

Ak nie je možné umiestniť turistické tabule podľa týchto pravidiel, musia sa vynechať. Turistické ciele potom možno vyznačiť na nepriamej návesti resp. návestiach.

#### **5.3.4.8 Tabuľky s číslom výjazdu**

Tabuľky s číslom výjazdu sa pripájajú ku križovatkovej predzvesti, nepriamej návesti a križovatkovej návesti. Na iné značky sa tabuľky s číslom výjazdu neumiestňujú.

Umiestňujú sa vpravo hore; pri rozdelených značkách na tabuľu úplne vpravo, t.j. tabuľu obsahujúcu výjazdové ciele. Ak sa jedná o výnimočný prípad odbočenia smerom vľavo, umiestňujú sa tabuľky s číslom výjazdu vľavo hore, pri rozdelených značkách na tabuľu úplne vľavo. K horizontálne usporiadanej nepriamej návesti sa tabuľka s číslom výjazdu nepripája; namiesto toho sa spravidla integruje do samotnej značky formou subplochy. Pozri tiež 7.4.

## **5.4 Uzly**

### **5.4.1 Zahnuté križovatky**

Podľa tohto článku sa značia uzly.

Článok určuje orientačné značenie v hlavnom jazdnom páse diaľnice. Značenie vo vetvách komplexných križovatiek určuje 5.5.

Vo zvláštnych prípadoch určených v 5.8 sa niektoré značky umiestňujú odchýlne od ustanovení tohto článku.

Podľa tohto článku sa značia tiež prípojky, ktoré spĺňajú aspoň jednu z nasledujúcich podmienok:

- pripájajú k diaľničnej sieti E-cestu,
- pripájajú k diaľničnej sieti cestu s kontinentálnym alebo diaľkovým dopravným významom,
- ide o križovatky dynamického sieťového riadenia dopravy.

Ak sa prípojka značí podľa pravidiel pre značenie uzlov, platia oproti štandardnému značeniu uzlov niektoré rozdiely, uvedené v 5.4.5.

### **5.4.2 Postupnosť značiek**

#### **5.4.2.1 Základná postupnosť**

Uzly sa značia nasledujúcou postupnosťou značiek (ak nie je uvedené inak, ide o vzdialenosti pred začiatočným referenčným bodom):

1. ohlasovacia tabuľa – 2000 m,
2. prvá križovatková predzvešť – 1000 m,
3. druhá križovatková predzvešť – 500 m,
4. križovatková návesť – v priečnom reze referenčného bodu,
5. diaľková tabuľa – 500 metrov za koncovým referenčným bodom.

Okrem toho sa v polohách 300, 200 a 100 m pred začiatočným referenčným bodom umiestňujú odbočovacie majáčky a do deliaceho ostrovčeka sa umiestňuje deliaca doska.

*POZNÁMKA: Nepriama návesť a výjazdová tabuľa sa v uzloch nepoužívajú. Križovatková predzvešť v uzloch je naopak zdvojená.*

### 5.4.2.2 Posuny základných polôh

Základné polohy ohlasovacej tabule a križovatkových predzvestí možno v konkrétnom prípade posunúť, ak je to nutné z dôvodu prekážok vo výhľade (napr. mosty nad diaľnicou) resp. ak by bola inak obmedzená viditeľnosť značiek. Posun však musí byť čo najkratší a musia sa dodržať nasledujúce obmedzenia:

- vzdialenosť medzi ohlasovacou tabuľou a prvou križovatkovou predzvestou je minimálne 250 metrov a maximálne 1500 metrov (neplatí pri dvojitej ohlasovacej tabuľi),
- vzdialenosť medzi križovatkovými predzvestami je minimálne 350 metrov a maximálne 800 metrov,
- vzdialenosť druhej križovatkovej predzvesti od križovatkovej návesti je minimálne 350 metrov a maximálne 800 metrov,

Pre posun, vypustenie alebo zmenu spôsobu umiestnenia diaľkovej tabule platia ustanovenia 5.4.4.4. Polohy odbočovacích dosiek sú dané pevne.

### 5.4.3 Triedy značenia

V uzloch sa používajú dva druhy značenia z hľadiska vyhotovenia:

– **trieda U1:**

križovatkové predzvesti sa umiestňujú prízemne vedľa vozovky ako pásovo orientované, ohlasovacia tabuľa sa umiestňuje na jednoramenný stožiar alebo na portál a križovatková návесь sa umiestňuje na portál ako úplná návесь; ak v konkrétnom prípade nie je priestor na prízemné umiestnenie predzvesti vedľa vozovky, umiestni sa na portál ako pruhovo orientovaná,

– **trieda U2:**

ohlasovacia tabuľa sa umiestňuje na jednoramenný stožiar alebo na portál, ostatné značky sa umiestňujú na portál ako pruhovo orientované; presné pravidlá pre jednotlivé značky sú uvedené nižšie.

Základnou triedou značenia uzlov je U1.

Trieda U2 sa použije v nasledujúcich prípadoch:

1. ak sú prognózované intenzity dopravy pred križovatkou v danom dopravnom smere:
  - a) ročný priemer denných intenzít v pracovné viac ako 10.000 skv/deň,
  - b) ročný priemer denných intenzít nákladnej dopravy v pracovné dni viac ako 2.000 skv/deň,
  - c) 250-razová intenzita viac ako 1.000 skv/h,
  - d) 250-razová intenzita odbočujúcich vozidiel viac ako 300 skv/h,
2. v úseku s 3 alebo viac jazdnými pruhmi v danom dopravnom smere,
3. ak sa jedná o križovátku dynamického sieťového riadenia dopravy,
4. ak sa to vyžaduje v niektorom zo zvláštnych prípadov podľa 5.7,
5. pri iných atypických usporiadaniach križovatky vyžadujúcich vyznačenie radenia do dopravných pruhov v križovatke, napr. pri umiestnení odbočovacieho pruhu vľavo apod.

Pri hodnotení intenzít dopravy sa vychádza z prognózovaných hodnôt v 15-ročnom výhľade. Na zaradenie do príslušnej triedy postačuje prekročenie aspoň jednej z hraničných hodnôt.

Každý dopravný smer križovatky sa pri voľbe triedy značenia hodnotí zvlášť.

## 5.4.4 Spôsob umiestnenia a použitia jednotlivých značiek

### 5.4.4.1 Ohlasovacia tabuľa

Ohlasovacia tabuľa uzla sa umiestňuje na jednoramenný stožiar; v prípade veľkých rozmerov značky je prípustné aj umiestnenie na portál. Na 4-pruhovom jazdnom páse sa tabuľa umiestňuje vždy na portál.

### 5.4.4.2 Križovatkové predzvesti

V uzloch sa používajú dve križovatkové predzvesti. Podľa triedy značenia prípojky sa umiestňujú a vyhotovujú nasledujúcim spôsobom:

- v triede U1 prízemne vpravo od vozovky a vyhotovia sa ako pásovo orientované,
- v triede U2 na portál a vyhotovia sa ako pruhovo orientované.

Ak pri triede U1 nie je možné umiestnenie vedľa vozovky alebo ak sú prekročené limity podľa 4.3.6 pre pásovo orientované značenie, umiestni sa značka na portál a vyhotoví sa ako pruhovo orientovaná. Obe predzvesti sa však musia umiestniť rovnakým spôsobom, t.j. buď obe na portál alebo obe prízemne. Križovatkové predzvesti sa nikdy neumiestňujú na jednoramenný stožiar.

### 5.4.4.3 Križovatková návesť

Križovatková návesť sa v uzloch bez ohľadu na triedu značenia vyhotovuje ako úplná križovatková návesť a umiestňuje sa na portál.

### 5.4.4.4 Diaľková tabuľa

Diaľková tabuľa sa štandardne nachádza 500 metrov za koncovým referenčným bodom križovatky. Umiestňuje sa prízemne vedľa vozovky, bez ohľadu na triedu značenia uzla. Ak to pre prekážku vo výhľade nie je možné, značka sa môže posunúť v rozsahu od 250 metrov do 1000 metrov za koncovým referenčným bodom. Ak v celom tomto rozsahu nie sú priestorové možnosti na prízemné umiestnenie, použije sa umiestnenie na jednoramennom stožiar, alebo sa diaľková tabuľa vypustí.

Diaľková tabuľa sa nesmie umiestňovať na portál.

## 5.4.5 Špecifiká prípojok značených ako uzly

Ak sa na základe ustanovení 5.4.1 značí podľa tejto kapitoly prípojka, platia nasledujúce rozdiely oproti predchádzajúcim článkom:

1. ohlasovacia tabuľa sa vyobrazuje ako ohlasovacia tabuľa prípojky,
2. okrem odbočujúcich diaľkových cieľov sa uvádza aj jeden blízky cieľ, podľa ktorého sa križovatka pomenuje,
3. na križovatkové predzvesti a križovatkovú návesť sa umiestňujú tabuľky s číslom výjazdu,
4. v prípojkách značených podľa pravidiel pre uzly sa v prípade potreby môže použiť nepriama návesť: tá sa potom umiestňuje štandardne 700 m pred referenčným bodom (potenciálne ako dvojitá, pozri 5.3.2.3) a druhá križovatková návesť sa posúva do polohy 400 m pred referenčným bodom; ako referenčné ciele sa uvádzajú hlavné diaľkové ciele križovanej cesty (t.j. nie blízky cieľ, podľa ktorého je križovatka pomenovaná),
5. ak má križovatka jediný výjazd z hlavného jazdného pásu vedúci priamo do výjazdovej vetvy do podradenej cestnej siete, t.j. vetva sa už ďalej nerozdeľuje, umiestni sa do deliaceho ostrovčeka výjazdová tabuľa.

## 5.5 Vetvy križovatiek

### 5.5.1 Zahnuté vetvy

Podľa tohto článku sa značia vetvy križovatiek smerom z diaľnice na inú diaľnicu alebo do podradenej cestnej siete, ak sa tieto vetvy ďalej rozdeľujú na viac smerov.

Do vetiev smerujúcich na inú diaľnicu bez ďalšieho rozdelenia sa ďalšie orientačné značky neumiestňujú. Vetvy smerujúce do podradenej cestnej siete bez ďalšieho rozdelenia sa značia podľa pravidiel pre orientačné značenie v styku s podradenou cestnou sieťou, pozri 8.2.

### 5.5.2 Postupnosť značiek

#### 5.5.2.1 Typy vetiev

Postupnosť značiek sa líši podľa typu vetvy. Rozlišujú sa:

1. jednopruhovú vetvy,
2. viacpruhovú vetvy,
3. paralelné pásy (kolektory).

#### 5.5.2.2 Jednopruhovú vetvy

Jednopruhovými vetvami sa myslia také vetvy križovatiek, ktoré z hlavného jazdného pásu diaľnice, resp. z posledného predchádzajúceho rozdelenia vetiev vychádzajú jedným jazdným pruhom. Nepovažujú sa však za ne vetvy, ktoré síce začínajú jedným pruhom, ale následne v nich pribúda ďalší pruh a dĺžka takéhoto dvojpruhového úseku vetvy je viac ako 250 metrov.

V jednopruhovú vetvách. v ktorých pred miestom rozdelenia nevzniká ďalší odbočovú pruh, sa umiestňuje rozdeľovacia návesť v deliacom ostrovčeku alebo v špici rozdelenia (pozri 5.5.4.3).

Ak pred miestom rozdelenia vzniká odbočovú pruh, umiestňujú sa značky nasledovne:

- Ak je dĺžka odbočovacieho pruhu (pozri nižšie) menej ako 70 metrov, umiestňuje sa len predbežná rozdeľovacia návesť v priečnom reze, kde odbočovú pruh dosiahol plnú šírku. V mieste rozdelenia vetvy sa rozdeľovacia predzvesť neumiestňuje.
- Ak je dĺžka odbočovacieho pruhu 70 až 140 metrov, umiestňuje sa rozdeľovacia návesť v deliacom ostrovčeku alebo v špici rozdelenia. Predbežná rozdeľovacia návesť sa nepoužíva.
- Ak je dĺžka odbočovacieho pruhu viac ako 140 metrov, umiestňuje sa jednak predbežná rozdeľovacia návesť v priečnom reze, kde odbočovú pruh dosiahol plnú šírku, jednak rozdeľovacia návesť v deliacom ostrovčeku alebo v špici rozdelenia.

Dĺžka odbočovacieho pruhu sa počíta od priečného rezu, kde odbočovú pruh dosiahol plnú šírku, po špic rozdelenia.

V jednopruhovú vetvách sa nepoužíva triediaca návesť.

#### 5.5.2.3 Viacpruhovú vetvy

Viacpruhovými vetvami sa myslia také vetvy križovatiek, ktoré z hlavného jazdného pásu diaľnice, resp. z posledného predchádzajúceho rozdelenia vetiev vychádzajú viacerými (obvykle dvoma) jazdnými pruhmi. Tiež sú nimi také vetvy, ktoré vznikajú zlúčením dvoch vetiev a od miesta zlúčenia pokračujú ako viacpruhovú a tiež vetvy, ktoré začínajú jediným pruhom, ale následne v nich pribúda ďalší pruh a dĺžka takéhoto dvojpruhového úseku vetvy je viac ako 250 metrov.

Vo viacpruhovú vetvách sa vždy používa rozdeľovacia návesť a podľa dĺžky vetvy tiež triediaca návesť.

Rozdeľovacia návesť sa umiestňuje v deliacom ostrovčeku alebo v špici rozdelenia (pozri 5.5.4.3).

Triediaca návesť sa vo viacpruhovú vetvách používa, ak je dĺžka vetvy viac ako 250 metrov, pričom dĺžkou vetvy sa myslí vzdialenosť medzi predchádzajúcim špicom rozdelenia (obvykle v hlavnom

jazdnom páse) a špicom rozdelenia, ktorý sa značí rozdeľovacou návěstou. Ak ide vetvu, ktorá vznikla zlúčením iných vetiev, myslí sa dĺžka od špicu zlúčenia po špic rozdelenia a ak ide o vetvu, v ktorej druhý pruh vzniká dodatočne, myslí sa dĺžka od priečného rezu, v ktorom tento druhý pruh dosiahol plnú šírku, po špic rozdelenia.

Vo vetvách kratších ako 250 metrov sa triediaca návěst používa len v prípade, ak doprava nebola predbežne roztriedená na predchádzajúcom rozdelení jazdných pásov (typicky na križovatkovej návesti v hlavnom jazdnom páse) a z dôvodov priestorových alebo rozhladových obmedzení (napr. most nad vozovkou) nemožno dopravu dostatočne roztriediť prostredníctvom rozdeľovacej návesti (pozri požiadavky v 5.5.4.3). Triediaca návěst sa nepoužije, ak je dĺžka vetvy menej ako 150 metrov.

Triediaca návěst sa umiestňuje minimálne 100 metrov a maximálne 300 metrov pred špicom rozdelenia. Ak sa jedná o vetvu, ktorá vznikla zlúčením iných vetiev, musí sa triediaca návěst umiestniť minimálne 50 metrov za špicom zlúčenia a ak sa jedná o vetvu, v ktorej druhý pruh vzniká dodatočne, minimálne 50 metrov za priečnym rezom, v ktorom dodatočný pruh dosiahol plnú šírku.

Vo viacpruhových vetvách sa nepoužíva predbežná rozdeľovacia návěst.

### **5.5.3 Paralelné pásy (kolektory)**

Na paralelné pásy v križovatkách sa hľadí ako na dve resp. viac po sebe nasledujúcich rozdeľujúcich sa vetiev. Obvykle sa skladá z dvoch rozdelení, kde druhé je spravidla priepletom.

Pri značení paralelných pásov sa postupuje podľa predchádzajúcich článkov, pričom každé rozdelenie sa značí osobitne buď ako jednopruhovú alebo ako viacpruhovú. Priepletová časť paralelného pásu sa vždy považuje za dvoj- resp. viacpruhovú vetvu, pričom triediaca návěst sa v ňom môže obvykle použiť už od dĺžky priepletu 150 metrov, najmä v prípadoch, keď kolektor vedie popod križovanú diaľnicu resp. cestu. Pri dĺžke priepletu viac ako 250 metrov sa triediaca návěst použije vždy.

### **5.5.4 Spôsob umiestnenia a použitia jednotlivých značiek**

#### **5.5.4.1 Triediaca návěst'**

Triediaca návěst sa vždy vyhotovuje ako pruhovo orientovaná a umiestňuje sa výlučne na portál.

#### **5.5.4.2 Predbežná rozdeľovacia návěst'**

Predbežná rozdeľovacia návěst v 1-pruhových vetvách, v ktorých vzniká odbočovací pruh, sa vždy vyhotovuje ako pruhovo orientovaná a umiestňuje sa výlučne na portál.

#### **5.5.4.3 Rozdeľovacia návěst'**

Rozdeľovacia návěst sa môže vyhotoviť a umiestniť dvoma spôsobmi, podľa miestnych podmienok:

1. v deliacom ostrovčeku – takáto rozdeľovacia návěst je vždy pásovo orientovaná,
2. v špici rozdelenia; ak ide o klinové odbočenie (bez odbočovacieho pruhu), nachádza sa v priečnom reze, kde pridaný pruh v odbočujúcej vetve dosiahol šírku aspoň 3,75 m a ak takúto šírku nedosahuje, v priečnom reze, kde dosiahol plnú šírku.

Rozdeľovacia návěst v deliacom ostrovčeku sa umiestňuje buď prízemne alebo na dvojramenný stožiar (T-stožiar). V prípade prízemného umiestnenia sa značka vyhotovuje ako združená (pozri 3.1.7).

Rozdeľovacia návěst sa v jednopruhových vetvách a v dvojpruhových vetvách, ktoré sa rozdeľujú na dve jednopruhovú vetvu, môže umiestniť buď na portál ako pruhovo orientovaná alebo na jednoramenný stožiar ako pásovo orientovaná, pričom sa vyhotoví ako združená (pozri 3.1.7). V ostatných prípadoch sa pruhovo orientovaná rozdeľovacia návěst umiestňuje výlučne na portál a nesmie sa vyhotoviť ako združená.



Pre výber druhu rozdeľovacej návesti a spôsob jej umiestnenia platia nasledujúce zásady:

1. Horná hrana značky na portáli, jedno- alebo dvojramennom stožiarí má byť viditeľná zo vzdialenosti najmenej 120 metrov pri pohľade z výšky 1 meter nad vozovkou.
2. Pruho orientovaná rozdeľovacia návesť je potrebná, ak za rozdelením pokračujú dva pruhy v inom ako priamom smere. Iba ak použitiu pruhovo orientovanej značky bránia priestorové a rozhľadové obmedzenia (napr. most nad vozovkou), použije sa pásovo orientovaná rozdeľovacia návesť v deliacom ostrovčeku.
3. Aspoň jedna zo značiek v značení vetvy by mala byť umiestnená výškovo, pokiaľ je to možné. Ak sa nepoužíva predbežná rozdeľovacia návesť (1-pruhové vetvy) alebo triediaca návesť (viacpruhové vetvy), je potrebné, ak je to technicky možné, použiť buď rozdeľovaciu návesť na dvojramennom stožiarí v deliacom ostrovčeku alebo rozdeľovaciu návesť v špici rozdelenia.
4. Jedna výškovo umiestnená značka v značení vetvy je obvykle postačujúca, t.j. pri použití predbežnej rozdeľovacej návesti resp. triediacej návesti spravidla postačuje použiť prízemne umiestnenú rozdeľovaciu predzvesť v deliacom ostrovčeku, okrem prípadov podľa bodu 2. Rozdeľovacia návesť na dvojramennom stožiarí v deliacom ostrovčeku sa pri existencii predbežnej rozdeľovacej návesti alebo triediacej návesti obvykle nepoužíva.
5. Je potrebné brať do úvahy rozhľadové resp. priestorové možnosti v konkrétnom prípade. Ak sa nad vetvou nachádza most v priestore rozdelenia vetvy alebo bezprostredne pred ním, je obvykle možné použiť len prízemne umiestnenú rozdeľovaciu návesť v deliacom ostrovčeku. V takom prípade je na viacpruhových vetvách potrebné zabezpečiť roztriedenie vozidiel triediacou návesťou aj vo vetvách kratších ako 250 metrov a ak to nie je možné (napr. vetva kratšia ako 150 metrov), zabezpečiť roztriedenie vozidiel už na predchádzajúcom rozdelení jazdných pásov (obvykle na križovatkovej návesti v hlavnom jazdnom páse).
6. Alternatívne je prípustné predsunúť rozdeľovaciu zo špicu rozdelenia pred prekážku na vozovkou, nesmie sa však umiestniť ďalej ako 70 metrov pred špic rozdelenia. Ak sa pri takomto posune používa aj predbežná rozdeľovacia návesť (1-pruhové vetvy), musí sa nachádzať minimálne 70 metrov pred rozdeľovacou návesťou a ak sa používa triediaca návesť (viacpruhové vetvy), musí sa nachádzať minimálne 100 metrov pred rozdeľovacou návesťou.

## 5.6 Odpočívadlá

### 5.6.1 Značky v hlavnom jazdnom páse diaľnice

#### 5.6.1.1 Základná postupnosť

V úseku priblíženia k odpočívadlu sa umiestňujú nasledujúce značky (ak nie je uvedené inak, ide o vzdialenosti pred začiatočným referenčným bodom):

1. ohlasovacie tabule:
  - a) pred odpočívadlom s komplexnými službami tri tabule – 5000, 1000 a 500 metrov,
  - b) pred odpočívadlom s obmedzenými službami dve tabule – 1000 a 500 metrov,
2. návesť k odpočívadlu – v priečnom reze referenčného bodu,
3. výjazdová tabuľa odpočívadla – v deliacom ostrovčeku.

Okrem toho sa v polohách 300, 200 a 100 m pred začiatočným referenčným bodom odpočívadla s komplexnými službami umiestňujú odbočovacie majáčky; pred odpočívadlami s obmedzenými službami sa odbočovacie majáčky neumiestňujú.

#### 5.6.1.2 Vynechanie výjazdovej tabule odpočívadla

V nasledujúcich prípadoch sa výjazdová tabuľa odpočívadla vynecháva:

- ak je vzdialenosť medzi referenčným bodom odpočívadla a špicom rozdelenia kratšia ako 120 metrov,
- ak je z odbočovacieho pruhu na odpočívadlo v priečnom reze špicu rozdelenia priamo viditeľná vjazdová návesť odpočívadla a táto sa nachádza vo vzdialenosti kratšej ako 70 metrov za špicom rozdelenia,
- ak z dôvodov priestorových obmedzení nie je možné umiestniť vjazdovú tabuľu v deliacom ostrovčeku tak, aby sa nachádzala vo vzdialenosti kratšej ako 30 metrov za špicom deliaceho ostrovčeka.

### 5.6.1.3 Posuny základných polôh

Základné polohy ohlasovacích tabuľ možno v konkrétnom prípade posunúť, ak je to nutné z dôvodu prekážok vo výhľade (napr. mosty nad diaľnicou) resp. ak by bola inak obmedzená viditeľnosť značiek. Posun však musí byť čo najkratší a musia sa dodržať nasledujúce obmedzenia:

- poloha prvej ohlasovacej tabule pred odpočívadlom s komplexnými službami je minimálne 3000 metrov a maximálne 8000 metrov pred referenčným bodom odpočívadla,
- vzdialenosť medzi prvou a druhou ohlasovacou tabuľou pred odpočívadlom s komplexnými službami je minimálne 1000 metrov a maximálne 6000 metrov,
- vzdialenosť medzi predposlednou a poslednou ohlasovacou tabuľou je minimálne 350 metrov a maximálne 1000 metrov,
- vzdialenosť poslednej ohlasovacej tabule od návesti k odpočívadlu je minimálne 350 metrov a maximálne 1000 metrov.

V prípade krátkych vzdialeností medzi križovatkami, na mestských diaľniciach, diaľničných okruhoch alebo pri iných obmedzujúcich okolnostiach je možné vynechať prvú ohlasovaciu tabuľu.

Polohy návesti k odpočívadlu a odbočovacích dosiek sú dané pevne.

### 5.6.2 Značky na odpočívadle

Na konci vjazdovej vetvy odpočívadla s komplexnými službami sa umiestňuje vjazdová návesť odpočívadla. Značku tiež možno použiť aj v prípade priestorovo rozsiahlych odpočívadiel s obmedzenými službami (napr. rozdielne priestory na parkovanie nákladnej a osobnej dopravy).

V samotnom priestore odpočívadla sa umiestňujú smerové tabule v jednotlivých križovaniach alebo rozvetveniach jazdných pásov, kde sa rozdeľujú smery k rôznym objektom služieb; podľa potreby aj v iných križovaniach a rozdeleniach, ak je to potrebné z hľadiska orientácie na odpočívadle.

Návesť k diaľnici sa umiestňuje vo vjazdovej vetve z odpočívadla smerom na diaľnicu vo vzdialenosti 10 až 50 metrov za začiatkom tejto vetvy. Vjazdovou vetvou je taká vetva, ktorá vedie do hlavného jazdného pásu diaľnice a ďalej sa už nerozdeľuje.

### 5.6.3 Spôsob umiestnenia a použitia jednotlivých značiek

#### 5.6.3.1 Ohlasovacie tabule odpočívadla

Ohlasovacie tabule odpočívadla sa umiestňujú prízemne vedľa vozovky.

Na 3- a viacpruhovom jazdnom páse sa druhá a tretia ohlasovacia tabuľa odpočívadla s komplexnými službami (v základných polohách 1000 a 500 metrov) umiestňujú na jednoramenný stožiar. Ohlasovacie tabule odpočívadiel s obmedzenými službami a prvá ohlasovacia tabuľa odpočívadla s komplexnými službami (v základnej polohe 5000 metrov) sa aj na 3- a viacpruhovom jazdnom páse umiestňujú prízemne vedľa vozovky.

Ak nie je možné značku umiestniť prízemne vedľa vozovky, posunie sa jej poloha v rámci limitov uvedených v 5.6.1.3 do takého miesta, kde je postranné umiestnenie možné a iba v prípade, že takúto polohu nie je možné nájsť, umiestni sa značka na jednoramenný stožiar.

### **5.6.3.2 Návesť k odpočívadlu**

Návesť k odpočívadlu sa umiestňuje prízemne vedľa vozovky.

Na 3- a viacpruhovom jazdnom páse návesť k odpočívadlu s komplexnými službami umiestňuje na jednoramenný stožiar; návesť k odpočívadlu s obmedzenými službami sa aj v takýchto prípadoch umiestňuje prízemne vedľa vozovky.

Ak nie je možné značku umiestniť prízemne vedľa vozovky, umiestni sa na jednoramenný stožiar.

### **5.6.3.3 Výjazdová tabuľa k odpočívadlu**

Výjazdová tabuľa k odpočívadlu sa vždy umiestňuje prízemne v deliacom ostrovčeku. Ak takéto umiestnenie nie je možné, tabuľa sa vynechá (pozri tiež 5.6.1.2).

### **5.6.3.4 Vjazdová návesť odpočívadla**

Vjazdová návesť odpočívadla sa vždy umiestňuje na jednoramenný stožiar.

### **5.6.3.5 Smerové tabule na odpočívadle**

Smerové tabule na odpočívadle sa vždy umiestňujú prízemne, obvykle v trávnatých ostrovčekoch a pásoch.

### **5.6.3.6 Návesť k diaľnici**

Návesť k diaľnici sa umiestňujú prízemne vedľa vozovky. Vo výnimočných prípadoch, ak tomu bránia priestorové obmedzenia, sa návesť buď umiestni na jednoramenný stožiar alebo sa nahradí smerovou tabuľou na začiatku vetvy vedúcej na diaľnicu (ak je to možné), prípadne sa vynechá.

## **5.6.4 Chránené odpočívadlá pre nákladnú dopravu**

### **5.6.4.1 Samostatné odpočívadlá v podradenej cestnej sieti**

Z ekonomických aj bezpečnostných dôvodov, ako aj z dôvodov komfortu pre vodičov nákladnej dopravy (hluk, splodiny atď.) sa chránené odpočívadlá pre nákladnú dopravu obvykle nenachádzajú priamo na diaľnici, ale v podradenej cestnej sieti v blízkosti diaľnice. Na takéto odpočívadlá sa odbočuje prostredníctvom prípojky k podradenej cestnej sieti.

Samostatné odpočívadlo v podradenej cestnej sieti sa vyznačuje ako blízky zvláštny cieľ (v bielej subploche) v rámci značenia prípojky, prostredníctvom ktorej sa k tomuto odpočívadlu odbočuje; v podradenej cestnej sieti je ďalej taktiež značené ako blízky zvláštny cieľ.

Okrem toho sa pred touto prípojkou umiestňuje osobitná ohlasovacia tabuľa chráneného odpočívadla pre nákladnú dopravu, na ktorej sa uvedie významový symbol chráneného odpočívadla a symbol a číslo výjazdu, prostredníctvom ktorého sa k nemu odbočuje. Tabuľa sa štandardne umiestňuje vo vzdialenosti 1000 metrov pred ohlasovacou tabuľou prípojky.

Značka sa umiestňuje výlučne prízemne; ak to nie je v základnej polohe možné, posunie sa táto poloha v rozsahu 500 až 2000 metrov pred ohlasovacou tabuľou prípojky a iba ak ani v tomto rozsahu nie je možné značku umiestniť prízemne, umiestni sa na jednoramenný stožiar.

### **5.6.4.2 Chránené odpočívadlá v rámci všeobecného odpočívadla na diaľnici**

V niektorých prípadoch sa chránené odpočívadlá pre nákladnú dopravu môžu nachádzať ako samostatné objekty v rámci všeobecného odpočívadla na diaľnici.

Takéto chránené odpočívadlá sa vyznačujú v rámci sekvencie značenia príslušného všeobecného odpočívadla tak, že sa uvádza významový symbol chráneného odpočívadla pre nákladnú dopravu.

Na značkách v rámci odpočívadla (vjazdová návesť, smerové tabule) sa vyznačuje smerovanie k objektu chráneného odpočívadla. Keďže na všeobecnom odpočívadle sa obvykle nachádzajú aj nechránené parkovacie miesta pre nákladnú dopravu, vyznačujú sa smery k nechráneným a chráneným parkovacím miestam osobitne.

## 5.7 Doplnkové značky a zariadenia

### 5.7.1 Odbočovacie majáčky

Používa sa vždy trojica odbočovacích majáčikov, umiestnených 300, 200 a 100 metrov pred križovatkovou návesťou resp. návesťou k odpočívadlu. Vo vetvách križovatiek sa nepoužívajú.

### 5.7.2 Deliaci doska

Deliaca doska sa nachádza v špici deliaceho ostrovčeka, resp. na tlmiči nárazov, ak je použitý, a to v každom rozdelení jazdných pásov v hlavnom jazdnom páse aj vo vetvách križovatiek.

## 5.8 Zvláštne prípady

### 5.8.1 Krátke vzdialenosti medzi križovatkami

#### 5.8.1.1 Situácia

Vzdialenosťou medzi dvojicou križovatiek sa rozumie vzdialenosť od koncového referenčného bodu jednej križovatky po začiatkový referenčný bod nasledujúcej križovatky. Štandardné postupnosti značiek pred križovatkami podľa 5.2.3 a 5.4 vyžadujú minimálnu vzdialenosť medzi križovatkami:

- ak je druhá z dvojice križovatiek prípojka: 2500 metrov,
- ak je druhá z dvojice križovatiek uzol: 3000 metrov.

Ak je vzdialenosť medzi dvoma po sebe nasledujúcimi križovatkami nižšia ako tieto limity, nemožno použiť štandardnú postupnosť značenia a postupuje sa podľa ustanovení tohto článku.

*POZNÁMKA: Umiestnenie turistických tabúl pred druhou z dvojice križovatiek vyžaduje ešte dlhšiu vzdialenosť medzi križovatkami, to sa však nepovažuje sa to za zvláštny prípad podľa tohto článku a postupuje sa v súlade s 5.3.4.7.*

#### 5.8.1.2 Ak je druhá z križovatiek prípojka

V tomto prípade sa postupuje nasledovne:

1. vzdialenosť 2000 až 2500 metrov:

Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky.

2. vzdialenosť 1100 až 2000 metrov:

Použije sa trieda značenia prípojky P3. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky a nepriame návěsti druhej križovatky. Ohlasovacia tabuľa druhej križovatky sa posúva do polohy 1000 metrov a križovatková predzvešť do polohy 500 metrov pred referenčný bod. Alternatívne možno použiť nepriamu návěsť umiestnenú v polohe 700 metrov a križovatkovú predzvešť v polohe 400 metrov.

3. vzdialenosť 600 až 1100 metrov:

Použije sa trieda značenia prípojky P3 s úplnou križovatkovou návěšťou. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky a nepriame návěsti druhej križovatky. Ohlasovacia tabuľa sa umiestni vnútri prvej križovatky, medzi výjazdom a vjazdom alebo sa ohlasovacie tabule oboch križovatiek vyhotovia ako dvojité ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Križovatková predzvešť druhej križovatky sa presúva do polohy 500 metrov pred referenčný bod.

4. vzdialenosť 500 až 600 metrov:

Použije sa trieda značenia prípojky P3 s úplnou križovatkovou návěšťou. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky a nepriame návěsti druhej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojité ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Križovatková predzvešť druhej križovatky sa presúva do polohy 400 metrov pred referenčným bodom; ak to nie je možné, postupuje sa podľa bodu 5.

5. vzdialenosť menej ako 500 metrov:

Použije sa trieda značenia prípojky P3 s úplnou križovatkovou návesťou. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky a nepriame návesti druhej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojitá ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Križovatková predzvesť druhej križovatky sa umiestni vnútri prvej križovatky, medzi výjazdom a vjazdom.

Ak sa v úseku používa líniové riadenie dopravy, zvyšujú sa jednotlivé hraničné hodnoty vzdialeností o 100 metrov na 2100, 1200, 700 a 600 metrov; každopádne sa orientačné značky nesmú umiestňovať v úseku 200 metrov pred alebo za portálom líniového riadenia.

*POZNÁMKA: Všeobecná konštrukcia vyššie uvedených požiadaviek je taká, že 100 metrov za koncovým referenčným bodom prvej križovatky (t.j. jej hranicou) sa nesmie nachádzať žiadna orientačná značka. Ak sa používa líniové riadenie dopravy, umiestňuje sa v priečnom reze koncového referenčného bodu každej križovatky návestný rez líniového riadenia; žiadna značka sa potom nesmie umiestniť 200 metrov za týmto návestným rezom. Ak by návestný rez bol z nejakých dôvodov posunutý ďalej za koncový referenčný bod, treba to zohľadniť a hraničnú hodnotu vzdialenosti v konkrétnom mieste ešte viac zvýšiť.*

### 5.8.1.3 Ak je druhá z križovatiek uzol

V tomto sa postupuje nasledovne:

1. vzdialenosť 2100 až 3000 metrov:

Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky.

2. vzdialenosť 1600 až 2100 metrov:

Použije sa trieda značenia uzla U2. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky. Ohlasovacia tabuľa druhej križovatky sa umiestni vo vzdialenosti 1500 metrov pred referenčným bodom.

3. vzdialenosť 1100 až 1600 metrov:

Použije sa trieda značenia uzla U2. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojitá ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5).

4. vzdialenosť 900 až 1100 metrov:

Použije sa trieda značenia uzla U2. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojitá ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Prvá križovatková predzvesť druhej križovatky sa umiestni vo vzdialenosti 800 metrov a druhá predzvesť vo vzdialenosti 400 metrov pred referenčným bodom.

5. vzdialenosť 600 až 900 metrov:

Použije sa trieda značenia uzla U2. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojitá ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Prvá križovatková predzvesť druhej križovatky sa umiestni vnútri prvej križovatky, medzi výjazdom a vjazdom; ak takéto umiestnenie nie je z priestorových dôvodov možné alebo by sa táto predzvesť nachádzala menej ako 200 metrov za križovatkovou návesťou prvej križovatky, postupuje sa podľa bodu 6.

6. vzdialenosť 500 až 600 metrov:

Použije sa trieda značenia uzla U2. Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojitá ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Prvá križovatková predzvesť druhej križovatky sa vypúšťa a druhá križovatková predzvesť sa umiestni vo vzdialenosti 400 metrov pred referenčným bodom; ak to nie je možné, postupuje sa podľa bodu 7.

#### 7. vzdialenosť menej ako 500 metrov:

Vypúšťa sa diaľková tabuľa prvej križovatky. Ohlasovacie tabule oboch križovatiek sa vyhotovujú ako dvojité ohlasovacia tabuľa pred prvou križovatkou (pozri 5.8.1.4 a 5.8.1.5). Prvá križovatková predzvesť druhej križovatky sa vypúšťa a druhá križovatková predzvesť sa umiestni vnútri prvej križovatky, medzi výjazdom a vjazdom.

Ak sa v úseku používa líniové riadenie dopravy, zvyšujú sa jednotlivé hraničné hodnoty vzdialeností o 100 metrov na 2200, 1700, 1200, 100, 700 a 600 metrov; orientačné značky sa nesmú umiestňovať v úseku 200 metrov pred alebo za portálom líniového riadenia.

#### 5.8.1.4 Dvojité ohlasovacia tabuľa

Pri vzdialenostiach medzi križovatkami menej ako 1100 metrov, ak je druhá križovarka prípojka, resp. menej ako 1600 metrov, ak je druhá križovarka uzol, sa ohlásenie oboch križovatiek v zmysle požiadaviek článkov 5.8.1.2 a 5.8.1.3 realizuje spoločnou dvojitou ohlasovacou tabuľou pred prvou z oboch križovatiek. Spoločne sa smú ohlasovať najviac dve križovatky. V prípade sekvencie troch alebo viacerých križovatiek so vzdialenosťami pod 1100 metrov, resp. 1600 metrov v prípade uzlov, sa postupuje podľa článku 5.8.1.5.

V súlade so zásadou sklopenia (pozri 4.4.3.3) sa ohláška vzdialenejšej križovatky umiestňuje hore a ohláška bližšej križovatky dole.

Dvojité ohlasovacia tabuľa sa umiestni na jednoramenný stožiar, pokiaľ to rozmery tabule dovoľujú, inak sa umiestni na portál. Na diaľniciach v polovičnom profile sa obvykle umiestni postranne.

#### 5.8.1.5 Ohlasovacia tabuľa vo vnútri predchádzajúcej križovatky

Ak sa po sebe nachádzajú tri alebo viac križovatiek so vzdialenosťami menej ako 1100 metrov v prípade prípojky a 1600 metrov v prípade uzla, nemožno aplikovať dvojité ohlasovacie tabule, aspoň nie pre všetky križovatky.<sup>2</sup>

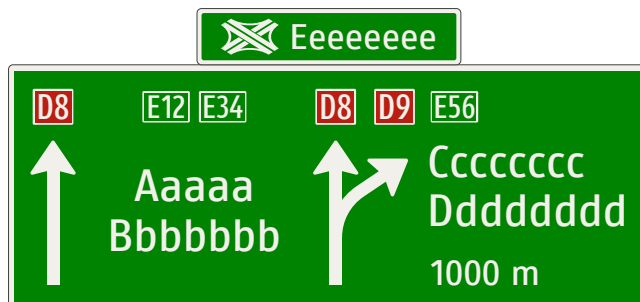
V takom prípade sa pre križovatky, pre ktoré nemožno vytvoriť dvojitú ohlasovaciu tabuľu, umiestňuje ohlasovacia tabuľa vnútri predchádzajúcej križovatky, medzi výjazdom a vjazdom. Tento prístup spravidla možno použiť, ak je vzdialenosť od prechádzajúcej križovatky viac ako 500 metrov v prípade prípojky, resp. viac ako 900 metrov v prípade uzla.

*POZNÁMKA: Prípadným vypustením prvej križovatkovej predzvesti uzla je tento prístup použiteľný aj v prípade uzla so vzdialenosťou od predchádzajúcej križovatky viac ako 500 metrov.*

Pre jednotlivé dvojice križovatiek sa používa kombinácia prístupu s dvojitými ohlasovacími tabuľami a ohlasovacími tabuľami umiestnenými vo vnútri predchádzajúcej križovatky.

#### 5.8.1.6 Vypustenie ohlasovacej tabule

Výnimočne sa môže stať, že niektorú z križovatiek nemožno ohlásiť ani vhodným kombinovaním oboch prístupov podľa článkov 5.8.1.4 a 5.8.1.5.



Obrázok 31: Umiestnenie zjednodušenej aditívnej ohlasovacej tabule uzla

<sup>2</sup> Ohlasovacia tabuľa môže byť najviac dvojitá, pozri 5.8.1.4. Spoločná ohláška pre 3 alebo viac križovatiek sa nepripúšťa.

V takom prípade sa ohlasovacia tabuľa križovatky úplne vypustí a ohlásenie sa zabezpečí nasledovne:

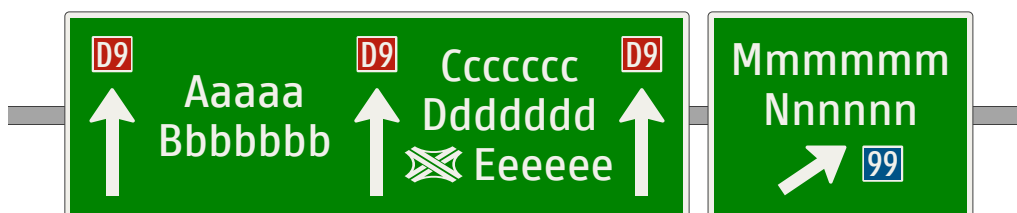
- Ak ide o prípojku, považuje sa za ohlásenie jej križovatková predzvešť.
- Ak ide o uzol, ohlásenie sa zabezpečí na jeho prvej križovatkovej predzvesti, nad ktorú sa umiestni zjednodušená aditívna ohlasovacia tabuľa. Tabuľa sa horizontálne centruje.

### 5.8.1.7 Radenie do pruhov 3- a na viacpruhových úsekoch

Ak je pri krátkej vzdialenosti medzi križovatkami na 3-pruhovom úseku druhá z križovatiek významným uzlom, obsahuje subtrakciu alebo je v nej vysoká intenzita odbočujúcej dopravy, môže sa za účelom zvýšenia plynulosti a bezpečnosti dopravy zabezpečiť na prvej z križovatiek predbežné roztriedenie vozidiel tak, aby sa vozidlá pokračujúce v druhej križovatke priamo preferenčne radili do ľavých dvoch pruhov (ľavý a stredný) a vozidlá, ktoré v druhej križovatke odbočujú, do pravých dvoch pruhov (stredný a pravý).

*POZNÁMKA: Na štvorpruhovom páse je obvyklá preferencia priamej dopravy pruhy 1 až 3 zľava a preferencia odbočujúcej dopravy pruhy 3 a 4 zľava; konkrétne preferencie ale záležia od usporiadania danej križovatky.*

To sa zabezpečuje na križovatkovej návesti prvej križovatky použitím dlhej šípky pre stredný pruh a rozdelenie priameho bloku na dva bloky, kde ľavý blok obsahuje priame ciele druhej križovatky a pravý blok odbočujúce resp. výjazdové ciele druhej križovatky a názov druhej križovatky.



Obrázok 32: Triedenie do jazdných pruhov v priamom smere

Podľa miestnych podmienok na prvej križovatke sa prípadne takéto radenie použije aj na križovatkových predzvestiach prvej križovatky.

Takýto spôsob predbežného radenia do pruhov v priamom smere je v odôvodnených prípadoch možné použiť aj keď vzdialenosť k nasledujúcej križovatke nie je kratšia ako limity uvedené v 5.8.1.1, najmä na mestských diaľniciach a diaľničných okruhoch.

## 5.8.2 Subtrakcia jazdných pruhov

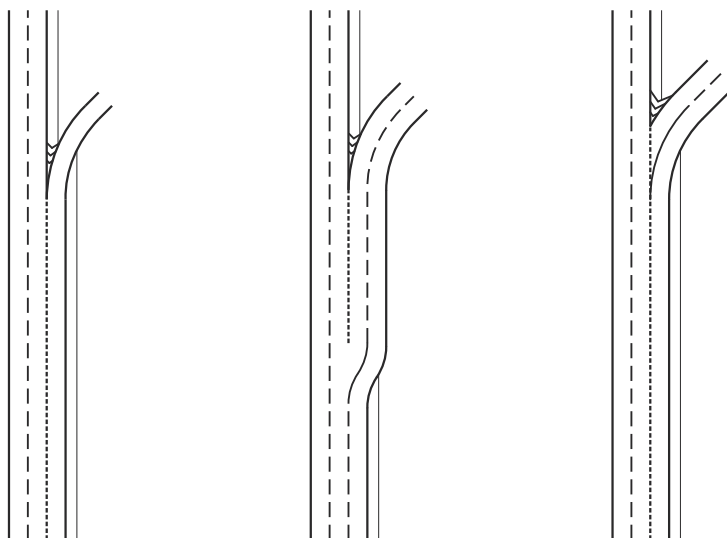
### 5.8.2.1 Situácia

Subtrakciou jazdných pruhov je situácia, kedy sa jazdný pruh v križovatke mení na odbočovací: za miestom odbočenia je tak menej jazdných pruhov ako pred miestom odbočenia.

Sú možné tri konfigurácie subtrakcie jazdných pruhov:

1. **čistá subtrakcia** – každý z jazdných pruhov je už pred križovatkou určený len pre priamy smer alebo pre odbočenie v križovatke,
2. **združená subtrakcia** – jeden z jazdných pruhov je pred križovatkou určený tak pre jazdu v priamom smere, ako aj pred odbočenie; pruhy vľavo od neho sú určené pre priamy smer a pruh (pruhy) vpravo od neho je určený pre odbočenie (subtrakčný pruh); v priestore križovatky sa združený pruh rozdeľuje na dva samostatné pruhy – priamy a odbočovací,
3. **klinová subtrakcia** – analogická situácia ako združená subtrakcia, v priestore križovatky sa však združený pruh nerozdeľuje na dva pruhy.

Jednotlivé prípady sa značia rozdielne podľa nasledujúcich článkov.



Obrázok 33: Čistá, združená a klinová subtrakcia

Za subtrakciu sa však nepovažujú prípady, kedy zanikajúci jazdný pruh vzniká v predchádzajúcej križovatke alebo až za ňou a súčasne je kratší ako 3000 metrov. Takéto prípady sa riešia nasledovne:

- ak zanikajúci pruh vzniká v predchádzajúcej križovatke adíciou pruhov, považuje sa takáto situácia za prieplet a postupuje sa podľa 5.8.3,
- ak zanikajúci pruh vzniká až za predchádzajúcou križovatkou, považuje sa takáto situácia za dlhý odbočovací pruh a postupuje sa podľa 5.8.4.

#### 5.8.2.2 Všeobecné zásady značenia subtrakcie

Križovatka so subtrakciou jazdných pruhov sa značí v triede značenie P3, ak sa jedná o prípojku a v triede značenia U2, ak sa jedná o uzol. Okrem toho platia nasledujúce zvláštne požiadavky:

- ohlasovacia tabuľa sa umiestňuje na portál,
- v prípojkách sa nepriama návesť nahrádza druhou križovatkou predzvest'ou v polohe 500 m,
- používa sa vždy úplná križovatková návesť.

#### 5.8.2.3 Čistá subtrakcia

Referenčný bod križovatky sa pri čistej subtrakkii štandardne nachádza 190 metrov pred špicom rozdelenia, pozri 5.2.2.

Križovatkové predzvesti sa v zmysle 3.1.6 rozdeľujú na dve tabule, jedna pre priamy smer so šípkami typu 1a a 1b a jedna pre odbočujúci smer so šípkou typu 2 (pozri tiež 7.2.3.3).

#### 5.8.2.4 Združená subtrakcia

Referenčný bod križovatky sa pri združenej subtrakkii nachádza v priečnom reze, kde sa pôvodne združený pruh plne rozvinul na dva pruhy, pozri 5.2.2.

Ak sa vozidlá do dvojice odbočujúcich pruhov netriedia do rôznych smerov alebo ak je aspoň jeden z odbočujúcich smerov spoločný pre oba odbočovacie pruhy, nerozdeľujú sa križovatkové predzvesti na samostatné tabule a obsahujú šípky typu 1a resp. 1b pre priame pruhy, typu 3b pre združený pruh a typu 2 pre subtrakčný pruh. Križovatková návesť je rozdelená na dve tabule, pričom pravá z nich (odbočovacia) je dvojpruhová.

Ak dochádza k triedeniu do rôznych smerov pre každý z dvojice odbočovacích pruhov, rozdeľujú sa križovatkové predzvesti na dve tabule, kde ľavá tabuľa vyznačuje priamy smer a ľavý z odbočovacích pruhov použitím šípok 1a, 1b a 3b a pravá tabuľa vyznačuje pravý z odbočovacích pruhov použitím šípky typu 2 (pozri tiež 7.2.3.3). Križovatková návesť je potom zložená z troch tabúl.



### 5.8.2.5 Klinová subtrakcia

Klinovú subtrakciu možno vyznačiť dvoma spôsobmi podľa miestnych podmienok:

1. priznaná – vyznačuje sa rovnakým spôsobom ako združená subtrakcia,
2. nepriznaná - vyznačuje sa rovnakým spôsobom ako čistá subtrakcia a možnosť odbočenia v kline sa vyznačí len šípkami na vodorovnom dopravnom značení.

Vo všeobecnosti sa preferuje variant nepriznanej klinovej subtrakcie, kedy sa vodičom neznalým miestnych pomerov „zatají“ možnosť odbočenia zo združeného pruhu – takýto pruh je potom určený pre vodičov jazdiacich daným úsekom pravidelne a poznajúcich miestne pomery.

*POZNÁMKA: Odbočenie v kline môže byť problematické pre vodičov neznalých miestnych pomerov a môžu ľahko takéto odbočenie minúť, najmä ak nie je uhol odbočenia dostatočne ostrý resp. polomer odbočenia dostatočne veľký. Preto sa nepriznaním klinového odbočenia títo vodiči radia do pravého pruhu, ktorý je na odbočenie bezpečný. Súčasne sa vodičom znalých miestnych pomerov umožňuje použiť odbočenie v kline, prostredníctvom vodorovného značenia.*

Priznaný variant klinovej subtrakcie sa používa najmä v nasledujúcich prípadoch:

- pri vysokých intenzitách dopravy na odbočení: vždy pri 250-razovej intenzite odbočujúcich vozidiel viac ako 1350 skv/h; zväži sa pri 250-razovej intenzite v rozsahu 650 až 1350 skv/h,
- ak je potrebné predbežne roztriediť vozidlá do rôznych pruhov pre rôzne smery v odbočovacej vetve, pričom na to nie je dostatok priestoru v samotnej vetve.

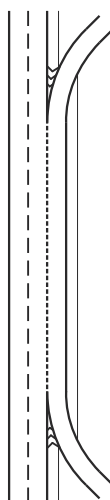
Pre priznanú klinovú subtrakciu sa referenčný bod nachádza v priečnom reze, kde pridaný pruh odbočovacej vetvy dosiahol šírku minimálne 3,75 metra a ak takúto šírku nedosahuje, v špiči rozdelenia, pozri 5.2.2.

V prípade použitia priznanej klinovej subtrakcie sa odporúča obmedziť najvyššiu dovolenú rýchlosť na 100 km/h počas dňa v úseku aspoň 250 metrov pred klinom rozdelenia resp. zabezpečiť takéto obmedzenie rýchlosti dynamicky prostredníctvom líniového riadenia dopravy v čase dopravnej špičky.

### 5.8.3 Prieplet

Priepletom je situácia, kedy v jednej križovatke pribúda nový pruh alebo pruhy adíciou, t.j. pripojovací pruh sa mení na jazdný resp. prídavný a v nasledujúcej križovatke zaniká tento pruh alebo pruhy subtrakciou.

Analogicky ako subtrakcia, podľa spôsobu ukončenia môže byť prieplet čistý, združený alebo klinový.



Obrázok 34: Prieplet

Prieplet sa značí podľa rovnakých zásad ako subtrakcia jazdných pruhov (pozri 5.8.2), v samotnom priepletovom úseku sa však používajú predzvesti v triediacom variante s výlučne priamymi šípkami (pozri 7.2.4); to sa nevzťahuje na prípadné predzvesti pred samotným priepletovým úsekom.

Prvá značka v priepletovom úseku sa smie nachádzať najskôr 100 metrov za špicom zlúčenia a ak na začiatku priepletu zaniká ďalší pripájací pruh, najskôr v priečnom reze, kde tento pripájací pruh úplne zaniká.

*POZNÁMKA: Minimálna uvažovaná dĺžka priepletového úseku je 570 metrov, pri klinovom prieplete 450 metrov. Ide o hraničné dĺžky, v praxi je prieplet obvykle dlhší.*

Existencia priepletu obvykle indikuje krátku vzdialenosť medzi oboma križovatkami, preto sa tiež primerane použijú ustanovenia 5.8.1.

Aj v prípade, že je prieplet natoľko dlhý, že nedochádza k situácii krátkej vzdialenosti medzi križovatkami, vynechá sa diaľková tabuľa prvej križovatky.

#### **5.8.4 Križovatky s dlhým odbočovacím pruhom**

Za dlhý sa odbočovací pruh považuje, ak jeho dĺžka od priečného rezu, kde dosahuje plnú šírku po špic rozdelenia je viac ako 190 metrov, resp. viac ako 250 metrov v prípade rozvinutia dvoch odbočovacích pruhov.

V takom prípade sa referenčný bod križovatky nenachádza v mieste, kde odbočovací pruh dosiahol plnú šírku, ale v pozícii 190 resp. 250 metrov pred špicom rozdelenia (pozri 5.2.2); tieto vzdialenosti možno podľa miestnych podmienok posunúť v rozsahu od 120 do 250 metrov. Križovatková návesť sa umiestni v takto definovanom referenčnom bode a vyhotoví sa ako úplná bez ohľadu na triedu značenia prípojky alebo uzla.

Ak je dĺžka odbočovacieho pruhu viac ako 740 metrov v prípade jedného pruhu resp. viac ako 800 metrov v prípade dvoch pruhov, upraví sa ďalšie značenie pred križovatkou rovnakým spôsobom ako v prípade priepletu (pozri 5.8.3), pričom prvá značka v úseku s dlhým odbočovacím pruhom sa smie nachádzať najskôr 50 metrov za priečnym rezom, kde tento pruh dosiahol plnú šírku. Týmto spôsobom je možné upraviť značenie pred križovatkou v prípade potreby už od dĺžky odbočovacieho pruhu 520 metrov.

#### **5.8.5 Križovatky s dvoma alebo viacerými odbočovacími pruhmi**

V križovatkách s dvoma resp. viacerými odbočovacími pruhmi sa bez ohľadu na triedu značenia použije úplná križovatková návesť. Zároveň sa ohlasovacia tabuľa takejto križovatky umiestni aj v triede značenia P1 nad vozovkou.

Ak má križovatka dva odbočovacie pruhy do vetvy, ktorá sa ďalej rozdeľuje, odporúča sa zabezpečiť predbežné roztriedenie vozidiel podľa jednotlivých smerov už na križovatkovej návesti. Pozri tiež 7.3.3.6.

#### **5.8.6 Križovatky s dvoma výjazdmi z hlavného jazdného pásu**

##### **5.8.6.1 Situácia**

Ak sa v križovatkách nachádzajú dve (prípadne tri) výjazdové resp. odbočovacie vetvy vychádzajúce priamo z hlavného jazdného pásu namiesto vyvedenia dopravy cez rozdeľujúcu sa vetvu alebo kolektor, vyžaduje si táto situácia špecifické značenie.

*POZNÁMKA: Vo všeobecnosti ide o nežiaduci jav, na diaľnici by sa mala dodržiavať zásada „jeden výjazd, jeden výjazd“ pre každú križovátku. Ak je potrebné smerovanie do viacerých vetiev, má sa takáto situácia riešiť vyvedením dopravy do ďalej sa rozdeľujúcej vetvy alebo do kolektora. V praxi však túto zásadu nie je niekedy možné z priestorových dôvodov dodržať. Okrem toho sa na Slovensku historicky vyskytuje pomerne veľa križovatiek, ktoré sú riešené dvoma výjazdmi z hlavného jazdného pásu.*

### 5.8.6.2 Varianty

Môžu nastať tri varianty dvoch resp. viacerých výjazdov z hlavného jazdného pásu:

1. jeden spoločný odbočovacie pruh pre oba výjazdy („falošný kolektor“) – doprava je na začiatku križovatky vyvedená do odbočovacieho pruhu, z ktorého sa najskôr oddelí jedna výjazdová vetva a potom pruh pokračuje do druhej vetvy; pred druhým výjazdom môže vzniknúť ďalší pruh z výjazdovej vetvy a vytvárať tak prieplet s vozidlami vchádzajúcimi na diaľnicu,
2. dva odbočovacie pruhy za sebou – ide o dve samostatné odbočenia krátko za sebou, každé s vlastným odbočovacím pruhom; druhý z týchto pruhov môže vzniknúť z výjazdovej vetvy, čím sa vytvára priepletový úsek,
3. dva odbočovacie pruhy vedľa seba – na začiatku križovatky vznikajú dva odbočovacie pruhy, z ktorých pravý vedie do prvej výjazdovej vetvy a ľavý do druhej výjazdovej vetvy; pred druhým výjazdom môže vzniknúť ďalší pruh z výjazdovej vetvy a vytvárať tak prieplet s vozidlami vchádzajúcimi na diaľnicu.

Situácia môže byť tiež kombinovaná so subtrakciou, najmä v poslednom uvedenom prípade.

V úseku pred križovatkou sa všetky tri prípady značia rovnako bežnou sekvenciou orientačných značiek, a to v príslušnej triede značenia prípojky alebo uzla. Pokiaľ je to v danom prípade účelné, nahradí sa v prípojkách nepriamo návesť druhou križovatkovou predzvestou v polohe 500 metrov pred referenčným bodom.

Ak sa používa trieda P1 resp. U1, vyznačuje sa informácia o dvoch výjazdových vetvách prostredníctvom šípok na križovatkovej predzvesti (pozri 7.2.2.3). Ak sa používajú triedy značenia P2, P3 alebo U2, uvádzajú sa oba/všetky výjazdové ciele na križovatkovej predzvesti v spoločnom cieľovom bloku.

### 5.8.6.3 Spoločný odbočovacie pruh (falošný kolektor)

V referenčnom bode križovatky sa umiestňuje úplná križovatková návesť, pričom nad odbočovacím pruhom sa použije dvojité združená tabuľa.

Horná časť značky vyznačuje vzdialenejšiu vetvu, pričom sa na nej vľavo nachádza blok so šípkou typu 1b a číslo cesty/diaľnice usporiadané vedľa seba a cieľový blok vpravo od bloku so šípkou a číslom cesty alebo diaľnice. Dolná časť značky vyznačuje bližšiu vetvu a je analogicky usporiadaná ako horná časť, používa ale šípku 5b.

Ďalej sa priebeh križovatky značí rovnakým spôsobom ako kolektor alebo rozdeľujúca sa vetva (pozri 5.5), nepoužívajú sa však triediace návěsti. V prípade, že pred druhou vetvou vzniká prieplet a súčasne sú vysoké intenzity dopravy na výjazdovej vetve, použije sa namiesto rozdeľovacej návěsti druhej vetvy ďalšia úplná križovatková návesť. Ak sa nad diaľnicou nachádza most, umiestni sa takáto návesť pred mostom a zároveň sa použije rozdeľovacia návesť druhej vetvy.

### 5.8.6.4 Dva odbočovacie pruhy za sebou

Prvé odbočenie sa vyznačí ako jednoduchá križovatká s jednou výjazdovou vetvou podľa zásad pre triedu značenia použitú v danej križovatkke.

V úseku medzi prvým a druhým odbočením sa umiestni doplnková križovatková predzvesť pre druhé odbočenie, a to ako pruhovo orientovaná na portáli. Pri nedostatku priestoru sa alternatívne môže táto predzvesť spojiť na jednom portáli s križovatkovou návěstou prvého odbočenia.

Ak nevzniká pred druhou výjazdovou vetvou prieplet, označí sa druhý výjazd taktiež ako jednoduchá križovatká s jednou výjazdovou vetvou.

Ak pred druhou výjazdovou vetvou vzniká prieplet, umiestni sa na jeho konci rozdeľovacia návesť podľa zásad pre značenie vetiev križovatiek (pozri 5.5). Ak sú vysoké intenzity dopravy na výjazdovej vetve, použije sa namiesto rozdeľovacej návěsti druhej vetvy ďalšia úplná križovatková návesť. Ak sa nad diaľnicou nachádza most, umiestni sa takáto návesť pred mostom a zároveň sa použije rozdeľovacia návesť druhej vetvy.

### 5.8.6.5 Dva odbočovacie pruhy vedľa seba

V referenčnom bode križovatky sa umiestni úplná križovatková návesť analogická ako v prípade dvojpruhového odbočenia s triedením podľa smerov jazdy (pozri 5.8.5), avšak v ľavom z dvojice odbočovacích pruhov sa vyznačí priama šípka skupiny 1 namiesto odbočovacej šípky skupiny 5.

Ak nevzniká pred druhou výjazdovou vetvou prieplet, umiestni sa vo vzdialenosti 120 až 250 metrov (podľa priestorových možností) pred špicom rozdelenia druhá križovatková návesť, obvykle ako jednoduchá.

Ak pred druhou výjazdovou vetvou vzniká prieplet, umiestni sa na jeho konci rozdeľovacia návesť podľa zásad pre značenie vetiev križovatiek (pozri 5.5). Ak sú vysoké intenzity dopravy na výjazdovej vetve, použije sa namiesto rozdeľovacej návěsti druhej vetvy ďalšia úplná križovatková návesť. Ak sa nad diaľnicou nachádza most, umiestni sa takáto návesť pred mostom a zároveň sa použije rozdeľovacia návesť druhej vetvy.

### 5.8.7 Spoločný paralelný jazdný pás dvoch križovatiek

Ak sa dve križovatky nachádzajú blízko seba, je vhodným konštrukčným riešením pripojiť tieto križovatky prostredníctvom paralelného kolektorového pásu tak, že obe križovatky zdieľajú jeden výjazd z hlavného jazdného pásu diaľnice a jeden vjazd na hlavný jazdný pás. Všetky pripojenia sa potom nachádzajú v kolektore.

Dve križovatky so spoločným paralelným jazdným pásom sa v hlavnom jazdnom páse diaľnice označujú spoločne, a to nasledovným spôsobom:

- Ak sú obe križovatky prípojky, použije sa sekvencia značenia pre prípojky. Križovatky majú spoločné číslo výjazdu, ale dva samostatné názvy. Ohlasujú sa na spoločnej ohlasovacej tabuli, pričom názov vzdialenejšej križovatky sa uvádza vľavo a názov bližšej križovatky vpravo. V prípade dlhých názvov sa tieto umiestnia nad sebou tak, že názov vzdialenejšej križovatky sa uvádza nad názvom bližšej križovatky.
- Ak sú obe križovatky uzly, použije sa sekvencia značenia pre uzly. Križovatky majú samostatné názvy a ohlasujú sa na spoločnej ohlasovacej tabuli. V hornej časti sa uvádzajú čísla križovaných diaľnic, pod nimi názvy uzlov, usporiadané vedľa seba alebo nad sebou (podľa dĺžky názvov), pričom názov vzdialenejšieho uzla je vľavo alebo hore a názov bližšieho uzla vpravo alebo dole.
- Ak je jedna križovatka uzol a druhá prípojka, použije sa sekvencia značenia pre uzly. Križovatky sa ohlasujú len názvom uzla, avšak prípojka má okrem toho samostatné číslo výjazdu. Použije sa ohlasovacia tabuľa kombinovanej križovatky.

Ohlasovacia tabuľa sa umiestňuje buď na jednoramenný stožiar alebo na portál (podľa rozmerov). Z hľadiska priečneho rezu sa umiestňuje tak, že sa nachádza v strede jazdného pásu nezahŕňajúceho krajnice, t.j. rovnakým spôsobom ako ohlasovacia tabuľa uzla (pozri 5.1.4.3).

Na križovatkovej predzvesti a návěsti sa uvádzajú odbočujúce resp. výjazdové ciele oboch križovatiek, pričom vyššie sa v súlade so zásadou sklopenia (pozri 4.4.3.3) uvádzajú ciele zo vzdialenejšej križovatky a nižšie ciele z bližšej križovatky. Ak by týmto došlo k prekročeniu maximálneho prípustného počtu cieľov v cieľovom bloku (pozri 4.3.6), redukuje sa počet vyznačených cieľov nasledovne:

- Primárne sa redukovú výjazdové ciele z prípojky (prípojok) tak, že sa pre prípojku uvedie len cieľ, podľa ktorého je križovatka nazvaná. Ostatné ciele sa vyznačia na nepriamej návěsti.
- Ak to nestačí, redukovú sa odbočujúce ciele z uzla tak, že sa vyznačia len hlavné diaľkové ciele.
- Ak aj po aplikácii oboch predchádzajúcich redukcii dochádza k prekročeniu maximálneho prípustného počtu cieľov v cieľovom bloku, považuje sa to za prípustnú výnimku.

Križovatková návesť sa bez ohľadu na triedy značenia prípojky resp. uzla vyhotovuje ako úplná pruhovo orientovaná a umiestňuje sa na portál.

Nepriame návěsti sa v prípade spoločného paralelného pásu dvoch križovatiek použijú nasledujúcim spôsobom:

- Ak sú obe križovatky uzly, nepriame návěsti sa nepoužijú.
- Ak je jedna z križovatiek uzol a jedna prípojka, nepriame návěsti sa použijú rovnako ako v prípade prípojok značených ako uzol (pozri 5.4.5), pričom vzhľadom na usporiadanie križovatky s paralelným pásom sa obvykle použijú dve nepriame návěsti. V prípade, že je prípojka vzdialenejšou z oboch križovatiek, možno nepriame návěsti zopakovať v paralelnom pásu v úseku medzi oboma križovatkami, ak je na to priestor.
- Ak sú obe križovatky prípojky, použijú sa dve nepriame návěsti so základnými polohami 700 a 400 metrov pred referenčným bodom, potenciálne ako dvojité, pričom prvá z nich vyznačuje doplnkové ciele na prvej z križovatiek a druhá na druhej z križovatiek. Ak nie je možné umiestniť dve nepriame návěsti, umiestni sa len jedna dvojitá, vyznačujúca doplnkové ciele z oboch križovatiek. Výnimočne sa môže použiť tiež riešenie, keď nepriama návěšť vyznačí len ciele prvej z križovatiek, pričom doplnkové ciele druhej z križovatiek sa vyznačia na nepriamej návěsti v paralelnom pásu v úseku medzi križovatkami.

Paralelný jazdný pás (kolektor) sa značí ako vetvy križovatky podľa ustanovení 5.5. V úseku kolektora medzi oboma križovatkami možno okrem toho umiestniť nepriame návěsti pre druhú križovatku.

#### 5.8.8 Mestské diaľnice

Na mestských diaľniciach sa používa v prípojkách značenie triedy P3 a v uzloch značenie triedy U2. Križovatkové návěsti sa vždy vyhotovujú ako úplné.

Nepriame návěsti sa *spravidla* vypustia a buď sa nahradia druhou križovatkovou predzvest'ou alebo sa posunú polohy ohlasovacej tabule a križovatkovej predzvesti (tiež 5.3.2.3). Doplnkové ciele sa vyznačia v základnej sekvencii značenia (na „zelených“ značkách), pričom sa preferuje, pokiaľ je to možné, vyznačovanie zvláštnych cieľov formou významových symbolov bez verbálneho popisu (ako samostatné alebo viazané). Nepriame návěsti sa použijú len v prípade, ak je nevyhnutné vyznačiť taký počet doplnkových cieľov, ktorý prekračuje maximálny prípustný počet podľa 4.3.6.

Na mestských diaľniciach sa pre určenie základnej výšky písma uvažuje priemer bežne dosiahnuteľných rýchlostí v čase od 7:00 do 19:00 v pracovných dňoch, obvykle nie viac ako 100 km/h.

#### 5.8.9 Odklon dopravy prostredníctvom PDZ

Ak sa v križovatke realizuje odklon dopravy prostredníctvom PDZ (t.j. typicky pred tunelom), použije sa trieda značenia minimálne P2 a križovatková návěšť sa vyhotovuje ako úplná. V prípade, že sa jedná o uzol, použije sa trieda značenia P2.

#### 5.8.10 Iné zvláštne prípady

V praxi sa môžu vyskytnúť ďalšie zvláštne prípady, ktoré nie sú zachytené v týchto TP.

Takéto prípady sa riešia individuálne, pritom sa však musia dodržať základné zásady podľa týchto TP. Podľa možnosti sa pri riešení ďalších zvláštnych situácií vychádza z pravidiel pre situácie, ktoré sa čo najviac približujú riešenej situácii a tieto sa podľa potreby prispôbia konkrétnemu prípadu.

## 5.9 Diaľnice v polovičnom profile

### 5.9.1 Varianty

K značeniu diaľnic v polovičnom profile sa pristupuje rôzne podľa doby, počas ktorej bude diaľnica prevádzkovaná v polovičnom profile:

- krátkodobo: tento prístup sa použije, ak je predpoklad trvania prevádzky diaľnice v polovičnom profile menej ako 3 roky, najmä v prípadoch, ak sa v čase uvedenia do prevádzky zároveň stavia druhý jazdný pás,
- dlhodobo: tento prístup sa použije, ak je predpoklad trvania prevádzky diaľnice v polovičnom profile viac ako 6 rokov.

Ak je predpoklad trvania prevádzky diaľnice v polovičnom profile 3 až 6 rokov, posúdi sa takýto prípad individuálne.

### 5.9.2 Krátkodobý polovičný profil

Pri krátkodobej prevádzke diaľnice v polovičnom profile sa postupuje nasledovne:

1. V smere, v ktorom bude prevádzkovaný jazdný pás v budúcnosti jednosmerný, sa vybuduje finálne dopravné značenie pre plný profil. Pri použití pruhovo orientovaného značenia sa však zároveň prostredníctvom prekrytov zakryjú šípky nad dočasne protismerným pruhom resp. pruhmi.
2. V opačnom smere sa umiestnia dočasné orientačné značky. Tieto sa umiestňujú postranne vedľa vozovky a možno na nich použiť písmo o 70 mm nižšie ako požaduje 6.3.2, t.j. obvykle 210 mm. Nepriame návesti sa obvykle vynechávajú, pričom ohlasovacia tabuľa sa posúva do polohy 1000 metrov pred referenčným bodom a križovatková predzvesť do polohy 500 metrov pre referenčným bodom. Diaľkové tabule sa nepoužívajú. Značenie nad vozovkou sa použije len výnimočne, ak je to nutné z dôvodov bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, napríklad umiestnením križovatkovej návesti v klinovom odbočení na jednoramenný stožiar.

### 5.9.3 Dlhodobý polovičný profil

Pri dlhodobej prevádzke diaľnice v polovičnom profile sa vybuduje trvalé orientačné značenia pre oba dopravné smery, a to pre stav obojsmernej premávky. Po neskoršom vybudovaní druhého jazdného pásu sa takéto značenie kompletne nahradí.

Na diaľnici v polovičnom profile sa používa trieda značenia P1 pre prípojky a trieda značenie U1 pre uzly. Iné triedy značenia možno zvážiť vo zvláštnych prípadoch podľa 5.8 v takých úsekoch, kde:

- je v danom smere jazdy viac ako jeden priebežný jazdný pruh (napr. v konfigurácii 2+1 striedavo),
- je viac ako jeden odbočovací pruh v križovatke,
- sa odbočuje do rozdeľujúcej sa vetvy alebo kolektora, ako aj v samotnej vetve alebo kolektore.

## 6 Vyobrazenie a rozmery

### 6.1 Všeobecne

#### 6.1.1 Základné zásady

Jednotlivé informačné prvky orientačných značiek sa vyobrazujú tak, aby sa dosiahla čo najlepšia čitateľnosť a viditeľnosť značiek a ich jednotlivých prvkov, a to aj za zhoršených poveternostných podmienok.

Súčasne sa orientačné značky vyobrazujú v čo najväčšej miere homogénne tak, aby rozloženie a vzhľad informačných prvkov pri analogických situáciách boli analogické.

Za týmito účelmi tieto TP ustanovujú požiadavky použitia písma a textov, farieb, špecifických informačných prvkov ako sú čísla ciest, šípky, MPZ apod., pre lemovanie, rozmery a vzájomné vzdialenosti.

#### 6.1.2 Meranie ekvivalentnou jednotkou 1E

Jednotlivé rozmery s výnimkou lemovania ustanovené v týchto TP sa uvádzajú v relatívnej ekvivalentnej jednotke „E“. Táto sa odvíja od použitej základnej výšky písma, čím sa dosahuje, že vyobrazenie značiek je rovnaké bez ohľadu na to, aká veľkosť písma sa na danej značke používa.

Jednotka E je definovaná nasledovne:

$$1 E = \frac{h}{7}$$

kde  $h$  je základná výška písma.

*POZNÁMKA: Technicky zodpovedá 1 E jednej desatine základného riadkovania písom Tern. Pri počítačovom spracovaní sa ako výška písma uvádza práve výška základného riadkovania – to znamená, že na dosiahnutie určitej základnej výšky písma treba do softvéru dať 10 / 7 tejto základnej výšky, čiže 10 E. Napr. pre dosiahnutie základnej výšky písma 4,2 mm je potrebné zadať výšku 6 mm.*

#### 6.1.3 Vzájomné vzdialenosti

Ak nie je v konkrétnom prípade uvedené inak, musí sa dodržať minimálna vzdialenosť 4 E medzi jednotlivými informačnými prvkami, ako aj medzi informačným prvkom a lemovaním.

V ďalšom texte sa uvádzajú prípady konkrétnych požadovaných vzdialeností určitých informačných prvkov od iných prvkov alebo od lemovania. V prípade, že pre dva rôzne prvky sú stanovené rôzne vzdialenosti od susedných prvkov, použije sa na vzdialenosť medzi dvojicou takýchto prvkov menšia z požadovaných hodnôt.

Vo všeobecnosti sa použije minimálna prípustná vzdialenosť medzi jednotlivými informačnými prvkami resp. medzi informačnými prvkami a lemovaním.

V prípade, že sa niektoré prvky na značke vzájomne zarovnávajú (nahor, nadol, doľava, na stred apod.) alebo sa niektorý prvok symetricky alebo asymetricky centruje medzi inými prvkami alebo lemovaním, predĺžia sa jednotlivé minimálne vzdialenosti tak, aby sa medzi ne rozdelila voľná výška alebo šírka.

V dizajnových schémach a požiadavkách na rozloženie obsahu značiek sa niektoré vzdialenosti označujú ako rastrové. Tieto sa môžu jednak použiť na dosiahnutie požadovaného vzájomného zarovnania informačných prvkov, jednak sú určené na dorovnanie značky na rastrový rozmer podľa 6.10.

## 6.2 Farby

### 6.2.1 Základná plocha

Základná plocha značiek na diaľniciach má zelenú podkladovú farbu, okrem nasledujúcich prípadov:

1. nepriama návesť má dve základné plochy (pozri 7.4.1), pričom informačná plocha má modrú podkladovú farbu, ak obsahuje aspoň jeden sídelný alebo miestny cieľ, bielu podkladovú farbu, ak obsahuje len zvláštne a prípadne aj turistické ciele a hnedú podkladovú farbu, ak obsahuje výlučne turistické ciele,
2. turistická tabuľa má hnedú podkladovú farbu,
3. aditívny panel s doplnkovými informáciami o odpočívadle alebo nasledujúcom odpočívadle má bielu podkladovú farbu.

Farebnosť značiek v styku s podradenou cestnou sieťou určuje kapitola 8. To zahŕňa značky umiestnených vo výjazdových vetvách vedúcich výlučne do podradenej cestnej siete, ako aj značky v podradenej cestnej sieti, ktoré vyznačujú križovatku s diaľnicou.

Značky vyznačujúce obchádzku alebo uzávierku majú žltú podkladovú plochu. Použitie nepriamych návestí a turistických tabúľ pri vyznačovaní obchádzok a uzávierok je neprípustné.

Premenné značky sieťového riadenia určené na informovanie o dopravných obmedzeniach, odporúčaných alternatívnych trasách apod. majú bielu podkladovú farbu.

### 6.2.2 Subplochy

Subplochy majú nasledujúcu podkladovú farbu podľa druhu uvádzaných cieľov:

1. subplochy so zvláštnymi cieľmi bielu podkladovú farbu,
2. subplochy s turistickými cieľmi majú hnedú podkladovú plochu, ak sú umiestnené na základnej ploche bielej alebo žltej farby, inak majú bielu podkladovú farbu,
3. subplochy vyznačujúce obchádzky alebo uzávierky žltú podkladovú farbu.

### 6.2.3 Texty, šípky a významové symboly

Texty, šípky a významové symboly majú nasledujúcu farbu:

1. čiernu, ak sa nachádzajú na ploche bielej alebo žltej farby,
2. bielu, ak sa nachádzajú na ploche zelenej, modrej alebo hnedej farby,
3. hnedú, ak sa nachádzajú na ploche bielej farby vyznačujúcej turistické ciele.

### 6.2.4 Ostatné informačné prvky

Nasledujúce informačné prvky majú vždy rovnaké farebné vyhotovenie:

1. čísla diaľnic majú červenú podkladovú farbu s bielym rámčekom a číslom diaľnice,
2. čísla ciest I. a II. triedy majú modrú podkladovú farbu s bielym rámčekom a číslom cesty,
3. čísla ciest III. triedy majú bielu podkladovú farbu s čiernym číslom cesty bez rámčeka,
4. čísla E-ciest majú zelenú podkladovú farbu s bielym rámčekom a číslom E-cesty,
5. MPZ majú bielu podkladovú farbu s čiernym kódom štátu bez rámčeka.

Na základných plochách a subplochách bielej a žltej farby sa vynecháva biely rámček čísel diaľnic, čísel ciest I. a II. triedy a čísel E-ciest.

Na základných plochách a subplochách bielej farby sa pridáva čierny rámček k číslam ciest III. triedy a k medzinárodným poznávacím značkám.



## 6.3 Písmo a texty

### 6.3.1 Druh písma

Na dopravných značkách sa používajú písma rodiny Tern.

Základným rezom písma je Tern Regular. V prípade dlhých textov je možné z dôvodov zníženia priestorovej náročnosti použiť písmo Tern Narrow. Niektoré informačné prvky sa podľa požiadaviek uvedených nižšie vyobrazujú len v písme Tern Narrow (napr. hodnoty vzdialeností na diaľkovej tabuli).

Na označenie nerozlíšených miestnych cieľov (pozri 4.1.3) sa používa písmo Tern Italic. V prípade dlhých názov je možné z dôvodov priestorovej náročnosti použiť zhustenú verziu kurzívy, a to jednou z nasledujúcich dvoch metód:

1. použitím písma Tern Narrow a jeho náklonom o 10° doprava,
2. použitím písma Tern Italic a jeho stlačením v horizontálnej rovine o 16%.

Výber metódy závisí od technických možností výrobcu. Pritom sa však v sekvencii značenia jednej križovatky musí konzistentne použiť len jedna z týchto metód (optimálne pre dlhšiu trasu viacerých križovatiek).

Pri priestorových obmedzeniach je tiež prípustné rovnomerne zredukovať medzery medzi znakmi (tracking) o najviac 15%.

### 6.3.2 Výška písma

Na diaľniciach sa používajú základné výšky písma 280 mm, 350 mm a 420 mm, výnimočne 490 mm.

Základná výška písma závisí od jazdnej rýchlosti. Jazdná rýchlosť zodpovedá najvyššej dovolenej rýchlosti v danom úseku, možno však zohľadniť špecifické miestne podmienky neumožňujúce bežnú premávku najvyššou dovolenou rýchlosťou.

Na odpočívadlách sa uvažuje jazdná rýchlosť najviac 80 km/h.

Nasledujúca tabuľka uvádza požadované základné výšky písma pre jednotlivé značky. V prípade dostatočných priestorových možností sa smú používať väčšie základné výšky písma, musí však ísť o jednu z hodnôt uvedených vyššie a stupeň zväčšenia základnej výška písma sa musí konzistentne dodržiavať v sekvencii značiek pre prejazd celou križovatkou, optimálne pre prejazd dlhšieho súvislého úseku zahŕňajúceho viac križovatiek.

Skupina značiek	Umiestnenie	Jazdná rýchlosť	
		≤ 100 km/h	> 100 km/h
výjazdová tabuľa, diaľková tabuľa, turistická tabuľa a značky označujúce odpočívadlá s obmedzenými službami	prízemné	280 mm	280 mm
	výškové *)	280 mm	350 mm
ostatné značky	prízemné	280 mm	350 mm
	výškové	350 mm	420 mm

\*) tieto značky sa smú osádzať ako výškové len výnimočne, pozri podmienky v kapitole 5.

Tabuľka 7: Určenie základnej výšky písma pre jednotlivé značky

Prízemnými značkami sa myslia značky osadené mimo vozovky, ktorých spodná hrana sa nachádza vo výške najviac 3,5 metra nad vozovkou. Výškovými značkami sa myslia všetky značky umiestnené nad vozovkou a tiež značky osadené mimo vozovky, ak sa ich spodná hrana nachádza vo výške viac ako 3,5 metra nad vozovkou.

V základnej výške písma sa vyobrazujú texty obsahujúce základné informácie, ktoré daná dopravná značka poskytuje.

Nasledujúce informácie sa vyobrazujú vo výške 5,5 E, odvodenej od základnej výšky písma:

- vzdialenosť ku križovatke,
- vzdialenosť k odpočívadlu,
- jednotka „km“ na diaľkových tabuliach,
- názov nasledujúcej križovatky, okrem prípadov uvedených v 6.4.2; toto sa nevzťahuje na diaľkové tabule, kde sa názov nasledujúcej križovatky uvádza vždy v základnej výške písma,
- doplnkové ciele na nepriamej návesti,
- názvy cieľov v subplochách.

*POZNÁMKA: Na nepriamych návestiach sú všetky doplnkové ciele uvádzané vo výške písma 5,5 E, t.j. ciele v subplochách aj mimo subplôch majú rovnakú výšku písma.*

Okrem toho sa v ďalších odvodených veľkostiach uvádza obsah niektorých informačných prvkov, ako je uvedené nižšie (napr. čísla ciest).

### 6.3.3 Uvádzanie textov

Texty na dopravných značkách sa uvádzajú v kombinácii veľkých a malých písmen.

Uvádzanie textu alebo jeho časti výlučne veľkými písmenami je prípustné iba v prípade, ak sa jedná o všeobecne známu skratku (napr. „STK“, „Most SNP“) alebo ak ide o označenie určené pravidlami cestnej premávky pre druh vozidiel, dopravy apod. (napr. „BUS“).

Text štandardne začína veľkým písmenom, môže však začínať malým písmenom, ak sa nejedná o názov cieľa a takýto spôsob vyobrazenia textu je v danom prípade účelný (napr. „uzávierka“, „pre“, „okrem“, „po“ apod.).

### 6.3.4 Ciele

#### 6.3.4.1 Sídlné a miestne ciele

Sídlné a miestne ciele sa uvádzajú priamo na základnej ploche značky.

Nerozlíšené miestne ciele (pozri 4.1.3) sa uvádzajú kurzívou (pozri 6.3.1), rozlíšené miestne ciele sa uvádzajú rovnako ako sídlné ciele.

#### 6.3.4.2 Zvláštne ciele

Zvláštne ciele sa uvádzajú v subplochách; výnimkou z tohto pravidla je nepriama návesť s informačnou plochou bielej farby, kedy sa zvláštne ciele uvádzajú priamo na informačnej ploche a nepriama návesť s informačnou plochou hnedej farby, kedy sa priamo na informačnej ploche uvádzajú turistické ciele.

#### 6.3.4.3 Turistické ciele

Turistické ciele sa štandardne uvádzajú len na turistických tabuliach. Silueta sa vyobrazujú v bielo-hnedej kombinácii farieb, pričom sa pripúšťa tak biele pozadie a hnedé popredie, ako aj naopak – voľba závisí od vhodnosti umeleckého a estetického stvárnenia siluety.

Vo výnimočných prípadoch, kedy sa turistické ciele uvádzajú na iných značkách (pozri 4.1.5), sa vyobrazujú v subplochách, pričom namiesto siluet sa používajú významové symboly. Na nepriame návesti s informačnou plochou hnedej farby sa turistické ciele vyobrazujú priamo na informačnej ploche.

#### 6.3.4.4 Skracovanie názvov

Názvy sa uvádzajú v úplnom tvare, pokiaľ je to možné. Pri nedostatku miesta je možné ich skracovať, avšak len tak, aby skrátením nemohlo dôjsť k zámene rôznych cieľov.

Pri skracovaní sa skracuje ich rozvíjajúca (prívlastková) časť. V prípade nesídlných názvov sa prednostne skracuje tá časť názvu, ktorá je druhovým označením objektu (napr. „Tichá dolina“ – „Tichá dol.“). V prípade viacerých prívlastkových častí sa prednostne skracuje tá prívlastková časť, ktorej význam je kontextovo zrejmý z lokality, v ktorej je dopravná značka umiestnená (napr. na Spiši sa prednostne skracuje prívlastok „Spišský“).

Nasledujúca tabuľka predpisuje jednotné skracovanie niektorých často používaných prívlastkov. Prednostne sa použije základné skrátenie a ak to nepostačuje, môže sa použiť silné skrátenie.

Prívlastok	Základné skrátenie	Silné skrátenie	Prívlastok	Základné skrátenie	Silné skrátenie
Banský	Ban.	B.	Pohronský	Pohr.	P.
Dolný	Dol.	D.	Považský	Pov.	P.
Dunajský	Dun.	D.	Rimavský	Rim.	R.
Gemerský	Gem.	G.	Slovenský	Slov.	Sl. (príp. S.)
Hontiansky	Hont.	H.	Spišský	Sp.	S.
Horný	Hor.	H.	Šarišský	Šar.	Š.
Hronský	Hron.	Hr. (príp. H.)	Starý	St.	S.
Kysucký	Kys.	K.	Svätý	Sv.	<i>nie je</i>
Liptovský	Lipt.	L.	Tekovský	Tek.	T.
Malý	M.	<i>nie je</i>	Turčiansky	Turč.	T.
Nitriansky	Nitr.	N.	Veľký	Veľ.	V.
Nižný	Niž.	N.	Vyšný	Vyš.	V.
Nový	N.	<i>nie je</i>	Záhorský	Záh.	Z.
Oravský	Orav.	Or. (príp. O.)	Zemplínsky	Zemp.	Z.

Tabuľka 8: Predpísané skracovanie vybraných prívlastkov

V tabuľke sú uvedené tvary prívlastkov v mužskom rode, predpísané skracovanie sa rovnako aplikuje aj na gramatické ekvivalenty v ženskom a strednom rode.

Ostatné prívlastky sa obvykle skracujú použitím prvej slabiky (napr. „Modrý Kameň“ na „Mod. Kameň“) alebo, ak je to v danom prípade vhodné z hľadiska pochopenia skratky, použitím prvej slabiky a prvého písmena druhej slabiky (napr. „Hrnčiarske Zalužany“ na „Hrnč. Zalužany“). Ak ani to nepostačuje, možno skrátiť prívlastok na jediné písmeno (napr. „Sklabinský Podzámok“ na „S. Podzámok“).

Z názvu možno vynechať doplnkový prívlastok na konci, ktorého vynechaním sa nestratí jedinečnosť názvu cieľa v kontexte lokality, v ktorom je dopravná značka umiestnená (napr. „Vranov nad Topľou“ na „Vranov“ – iné mesto alebo obec s týmto názvom neexistuje).

Koncový prívlastok v tvare „nad“ možno skrátiť prostredníctvom lomky (napr. „Nové Mesto n/V“); to neplatí pre prívlastky v tvare „pod,“ „pri“ a podobne, ktoré sa skracujú zásadne prostredníctvom bodky (napr. „Ivanka p. D.“).

Rozlíšené názvy miestnych cieľov (napr. „Trnava-Modranka“) sa prednostne skracujú skrátením názvu obce a iba ak to nepostačuje, aj skrátením názvu miestneho cieľa. Kompasové názvy (napr. „Bratislava-Východ“) sa skracujú skrátením názvu obce; kompasový prídomok sa nikdy neskracuje.

Pri rozlíšených názvoch miestnych cieľov a pri kompasových názvoch možno názov obce skrátiť až na jediné písmeno (napr. „T.-Modranka“, „B.-Východ“), avšak len v prípade, ak je názov obce uvedený v plnom tvare na tej istej značke alebo ak je názov obce súčasťou názvu križovatky, v ktorej sa takýto

cieľ uvádza. Tento prístup sa neodporúča aplikovať v prípade obcí, ktoré sú klasifikované do centrálnej úrovne nižšej ako stredné centrum.

Označenia okresov používané na evidenčných číslach vozidiel sa z dôvodu nedostatočnej zrozumiteľnosti, obzvlášť pre cudzincov, nesmú používať pri skracovaní názvov cieľov.

#### **6.3.4.5 Zahraničné ciele**

Názvy zahraničných cieľov sa uvádzajú v jazyku príslušného štátu, na ktorého území cieľ leží. Ciele v cudzom jazyku sa uvádzajú v geografických názvoch bez prepisu (napr. „Břeclav“, „Győr“, „Stary Sącz“).

Pri uvádzaní geografických názvov cieľov v ukrajinskom jazyku sa názvy prepisujú oficiálnou transkripciou do latinky (napr. Чоп – Chop).

K názvom zahraničných cieľov sa ako informačný prvok obvykle pripája informačný prvok s MPZ príslušného štátu; zásady pre používanie MPZ uvádza 3.2.7.

### **6.3.5 Informácie o vzdialenostiach**

#### **6.3.5.1 Uvádzané vzdialenosti**

Na orientačnom značení na diaľniciach sa uvádzajú nasledujúce informácie o vzdialenostiach:

- na značkách pred križovatkou vzdialenosť ku križovatke,
- na ohlasovacej tabuli odpočívadla vzdialenosť k odpočívadlu,
- na diaľkovej tabuli vzdialenosti k diaľkovým a oblastným cieľom a k nasledujúcej križovatke.

#### **6.3.5.2 Vzdialenosť ku križovatke (okrem diaľkovej tabule)**

Na značkách pred križovatkou sa uvádza vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky (pozri 5.2.1). Táto sa uvádza v metroch alebo kilometroch nasledovne:

- pri vzdialenosti menej ako 350 metrov sa neuvádza (vynechá sa zo značky),
- pri vzdialenosti od 350 metrov do menej ako 3000 metrov sa uvádza metroch zaokrúhlená na celé stovky metrov,
- pri vzdialenosti od 3000 metrov do menej ako 5000 metrov sa uvádza v kilometroch zaokrúhlená na polkilometre, pričom celé kilometre sa uvádzajú bez desatinnej časti a polkilometre sa uvádzajú s desatinnou časťou (3 km; 3,5 km; 4 km; 4,5 km),
- pri vzdialenostiach od 5000 metrov vyššie sa uvádza v kilometroch zaokrúhlené na celé kilometre.

Zaokrúhľuje sa matematicky, t.j. ak je nasledujúca číslica 0 až 4, zaokrúhľuje sa nadol a ak je nasledujúca číslica 5 až 9, zaokrúhľuje sa nahor.

Pri vzdialenostiach menej ako 2000 metrov je prípustné zaokrúhlenie na celé násobky 50 alebo 250 metrov, ak sa jedná o umiestnenie značky vo vnútri **rovnomernej** sekvencie značiek, napr. 1000/750/500 metrov, 1500/1250/1000 metrov apod.

Vzdialenosti ku križovatke vrátane jednotky „m“ alebo „km“ sa uvádzajú v písme Tern Regular vo výške písma 5,5 E.

#### **6.3.5.3 Vzdialenosť k odpočívadlu**

Vzdialenosť k odpočívadlu na ohlasovacej tabuli odpočívadla sa uvádza rovnakým spôsobom ako vzdialenosť ku križovatke na značkách pred križovatkou.

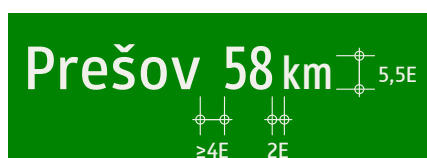
### 6.3.5.4 Vzďialenosti na diaľkovej tabuli

Vzďialenosti na diaľkovej tabuli sa uvádzajú v kilometroch zaokrúhlené na celé kilometre.

Uvádza sa vzďialenosť do zvoleného **dopravného stred** príslušného cieľa. Dopravný stred sa zvolí pre každú obec alebo jej miestnu časť, resp. zvláštny alebo turistický cieľ a jednotne sa používa na všetkých dopravných značkách (aj mimo diaľnice). Pre mestá a obce sa obvykle volí objekt reprezentujúci ich centrum (napr. hlavné námestie apod.), pre iné ciele sa volí taká poloha, ktorá najlepšie reprezentuje ich umiestnenie z hľadiska návštevníka (napr. hlavný vchod do výstaviska).

Ak sa na diaľkovej tabuli uvádza vzďialenosť ku križovatke (významný uzol alebo nasledujúca križovatka), uvádza sa vzďialenosť k jej referenčnému bodu (pozri 5.2.1).

Vzďialenosti vrátane jednotky „km“ sa vyobrazujú v písme Tern Narrow. Číselná hodnota sa uvádza v základnej výške písma, jednotka „km“ sa uvádza vo výške písma 5,5 E. Medzera medzi číselnou hodnotou a jednotkou je 2 E, medzera medzi názvom cieľa a číselnou hodnotou je minimálne 4 E.



Obrázok 35: Uvádzanie vzďialenosti na diaľkovej tabuli

## 6.4 Cieľové bloky

### 6.4.1 Vertikálne usporiadanie cieľov

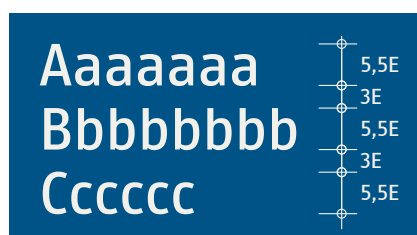
Ciele v cieľovom bloku sa zobrazujú postupne pod sebou na jednotlivých riadkoch. Vertikálne vzďialenosti medzi riadkami sú 4 E, na informačnej ploche nepriamej návesti 3 E.

Vertikálne vzďialenosti medzi subplochami sú 3 E, na informačnej ploche nepriamej návesti 2,5 E. Vertikálna vzďialenosť subplochy od cieľov uvedených na základnej ploche je 4 E, na informačnej ploche nepriamej návesti 3 E.

Ak je priestor pre cieľový blok veľmi vysoký (napr. z dôvodu zarovnaní výšky tabule s výškou inej tabule), môžu sa vertikálne medzery medzi riadkami resp. subplochami rovnomerne zväčšiť za účelom rovnomernejšieho rozloženia informácií na tabuli, najviac však o 50%.



Obrázok 36: Vertikálne vzďialenosti medzi riadkami cieľového bloku



Obrázok 37: Vertikálne vzďialenosti medzi riadkami informačnej plochy nepriamej návesti



Obrázok 38: Vertikálne vzdialenosti v cieľovom bloku so subplochami

Názvy sídiel skladajúce sa z dvoch názvov spojených pomlčkou, sa smú v prípade šírkových priestorových obmedzení vyobraziť na dvoch riadkoch cieľového bloku tak, že pomlčka sa nachádza na konci prvého riadku. V prípade, že sa takto uvádzajú názvy v horizontálne centrovanom cieľovom bloku, centrujú sa oba tieto riadky ako jeden podblok a vzájomne sa zarovnávajú doľava; na ohlasovacej tabuli sa centrujú.

Výčapy-  
Opatovce

Obrázok 39: Možné uvádzanie dvojnázvov na dvoch riadku cieľového bloku

Viacero rozlíšených miestnych cieľov v rámci toho istého sídla, prípadne tiež zvláštne cieľe pomenované podľa tohto sídla (napr. Košice-Letisko), sa na cieľovom bloku uvádza tak, že názov sídla sa uvedie len raz a jednotlivé miestne cieľe sa uvedú pomlčkami na jednotlivých riadkoch. Prvý miestny názov možno uviesť buď na tom istom riadku ako názov sídla alebo ho možno uviesť na nasledujúcom riadku; výber spôsobu závisí od priestorových možností. Ďalšie miestne cieľe sa potom zobrazia tak, že ich pomlčky sú zarovnané vľavo s pomlčkou prvého uvedeného miestneho cieľa. V prípade, že sa takto uvádzajú názvy v horizontálne centrovanom cieľovom bloku, centrujú sa všetky tieto riadky ako jeden podblok.



Obrázok 40: Uvádzanie viacerých rozlíšených miestnych názvov

Takýmto spôsobom sa tiež môže rozdeliť na dva riadky jeden rozlíšený miestny cieľ resp. zvláštny cieľ pomenovaný podľa sídla. V horizontálne centrovanom cieľovom bloku sa potom riadky centrujú ako jeden celok, s výnimkou ohlasovacej tabule, kedy sa každý z riadkov centruje samostatne.

Ak sa uvádza sídelný cieľ a súčasne rozlíšené miestne cieľe tohto cieľa alebo podľa tohto sídla pomenované zvláštne cieľe, aplikuje sa pri rozlíšených miestnych cieľoch resp. zvláštnych cieľoch maximálne možné skrátenie (až na jediné písmeno) podľa 6.3.4.4.

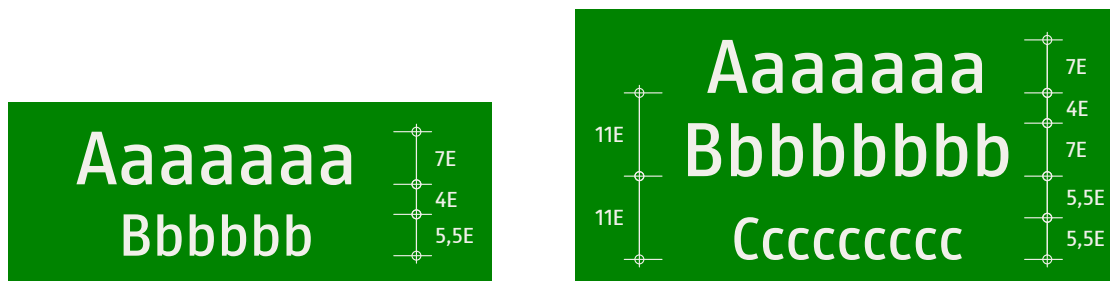
Prešov  
P.-Solivar

Obrázok 41: Súčasné uvádzanie sídelného cieľa a jeho miestnych príp. zvláštnych cieľov

### 6.4.2 Názov nasledujúcej križovatky

Názov nasledujúcej križovatky sa uvádza ako posledný cieľ v cieľovom bloku. Štandardne sa zobrazuje v písme výšky 5,5 E, pričom vertikálna medzera od predchádzajúceho cieľa sa určí nasledovne:

- 4 E, ak je predchádzajúci cieľ zároveň prvým cieľom v cieľovom bloku,
- 5,5 E v ostatných prípadoch (pre zachovanie riadkovania 11 E).

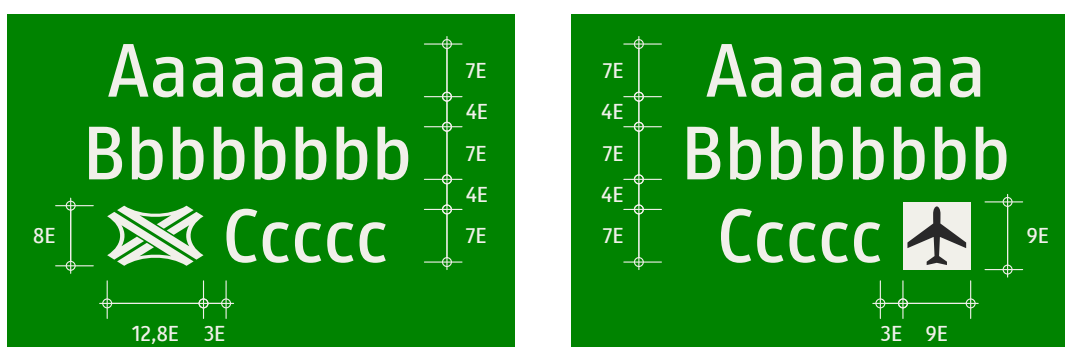


Obrázok 42: Zobrazenie názvu nasledujúcej križovatky (výška písma 5,5 E)

V nasledujúcich prípadoch sa názov nasledujúcej križovatky uvádza v plnej výške písma 7 E, pričom vertikálna medzera od predchádzajúceho cieľa je 4 E (t.j. rovnako ako pre všetky ostatné cieľe):

- ak je nasledujúcou križovatkou uzol – zároveň sa pred názov križovatky vkladá významový symbol uzla o rozmeroch 12,8 x 8 E; horizontálna vzdialenosť medzi významovým symbolom a názvom uzla je 3 E,
- ak ide o jediný cieľ v cieľovom bloku (výnimočný prípad),
- ak sa k názvu nasledujúcej križovatky pripájajú viazané zvláštne cieľe (pozri 4.1.4) prostredníctvom subplôch s významovými symbolmi,
- ak je nasledujúca križovatka pomenovaná podľa zvláštneho cieľa – zároveň za názov križovatky vkladá subplocha s významovým symbolom druhu cieľa, a to rovnakým spôsobom, ako sa k referenčným cieľom pripájajú subplochy s významovými symbolmi viazaných cieľov.

*POZNÁMKA: Pridanie významového symbolu s druhom sa vzťahuje len na cieľové bloky s názvom nasledujúcej križovatky, t.j. symbol sa nekladá na ohlasovacej tabuli, kde sa nejedná o názov nasledujúcej, ale aktuálnej.*



Obrázok 43: Zobrazenie názvu nasledujúcej križovatky (výška písma 7 E)

V prípade 3- a viacpruhových cieľových blokov sa názov nasledujúcej križovatky neuvádza v cieľovom bloku, ale samostatne medzi pravou šípkou a druhou šípkou sprava. To neplatí v nasledujúcich prípadoch, kedy sa názov križovatky uvedie priamo v cieľovom bloku:

- ak sa názov nasledujúcej križovatky vyobrazuje v plnej výške písma 7 E,
- ak sa názov nasledujúcej križovatky šírkoivo nezmestí do priestoru medzi dvojicou pravých šípok ani pri použití písma Tern Narrow.

Pri uvádzaní názvu nasledujúcej križovatky medzi dvojicou pravých šípok sa tento horizontálne centruje, pričom vzdialenosť k obom šípkam musí byť minimálne 3 E. Vertikálne sa umiestňuje 2,5 E nad päťami šípok.

### 6.4.3 Horizontálne usporiadanie cieľov

Viacslovné názvy cieľov sa píše s medzerou medzi slovami definovanou v príslušnom reze písma Tern.

Ak sa názov cieľa skraca prostredníctvom bodky (pozri 6.3.4.4) a názov pokračuje ďalším slovom, vkladá sa medzi bodku a nasledujúce slovo medzera podľa nasledujúcej tabuľky.

Rez písma	Výška písma 7 E	Výška písma 5,5 E
Tern Regular, Tern Italic	3,0 E	2,4 E
Tern Narrow, zúžená verzia kurzívy	2,5 E	2,0 E

*POZNÁMKA: Pri spracovaní v počítači sa tieto dĺžky medzier **nevytvoria automaticky**, ak sa nepoužíva špeciálny softvér. Bežný grafický softvér naopak medzeru namiesto skrátenia predĺži, lebo ju nesprávne považuje za koniec vety. Preto treba skrátené texty vytvoriť a zarovnať ručne.*



Obrázok 44: Medzery pri skracovaní názvov – základná výška písma



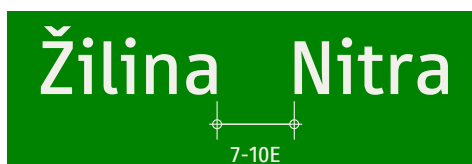
Obrázok 45: Medzery pri skracovaní názvov – zmenšená výška písma 5,5 E

Ak sa však skraca prídomok v tvare „pri Dunaji“, „pod Vtáčnikom“ na tvar „p. D.“, „p. V.“ apod., vkladá sa medzi prvú bodku a nasledujúce písmeno medzera zodpovedajúca len kerning páru.

*POZNÁMKA: Pri spracovaní v počítači sa jednoducho nevloží žiadna medzera medzi bodku a nasledujúce písmeno. Výnimka: ak nasledujú písmená „A“ a „X“, je nutné ručne vložiť medzeru šírky 1 E.*

Na jednotlivých riadkoch cieľového bloku sa uvádza len jeden cieľ. V prípade horizontálne centrovaného cieľového bloku s dostatočnou šírkou sa však smú uviesť na prvom alebo druhom riadku cieľového bloku dva ciele vedľa seba; takéto ciele sa vyobrazia symetricky. Medzi dvojicou cieľov uvedených na jednom riadku sa vkladá medzera o šírke 7 až 10 E.

*POZNÁMKA: Pri spracovaní v počítači je možné medzeru šírky cca 10 E zjednodušene aproximovať tromi medzerníkmi a medzeru šírky cca 7 E dvoma medzerníkmi.*



Obrázok 46: Medzera medzi dvoma cieľmi uvedenými na jednom riadku

Názov nasledujúcej križovatky sa nesmie uvádzať na jednom riadku s iným cieľom.

Dva ciele na jednom riadku sa nesmú uvádzať na nepriamych návestiach.



#### 6.4.4 Pripojenie informačných prvkov pred názvom cieľa

Pred názvom cieľa sa uvádzajú informačné prvky podľa 4.4.4.

Významový symbol uzla pre názvom uzla sa vyobrazuje v rozmeroch 12,8 E x 8 E a vertikálna vzdialenosť medzi významovým symbolom a názvom je 3 E.

Číslo diaľnice pred názvom cieľa na diaľkovej tabuli pod čiarou má rozmery 9 E x 8 E alebo 12 E x 8 E, podľa toho či je číslo diaľnice 1-miestne alebo 2-miestne (pozri 6.6.1). Medzera medzi číslom diaľnice a názvom cieľa je 4 E.

Pripojenie informačných prvkov pred názvom cieľa nie je z princípu možné na ohlasovacích tabuliach, nepriamych návestiach ani v subplochách.

#### 6.4.5 Pripojenie informačných prvkov za názvom cieľa

Za názvom cieľa je možné pripojiť informačné prvky v rozsahu podľa 4.4.4.

Ak sa k cieľu pridáva viac rôznych informačných prvkov, uvádza sa ako prvá MPZ, následne čísla diaľnic, čísla ciest, významový symbol druhu vozidla a napokon významový symbol viazaného zvláštneho cieľa.

Všetky takto pripojené informačné prvky sú vertikálne zarovnané s názvom cieľa. Medzera medzi jednotlivými informačnými prvkami a medzera medzi názvom cieľa a prvým informačným prvkom je 3 E; v prípade cieľov uvádzaných vo výške písma 5,5 E je táto medzera 2,5 E. Ak je prvým informačným prvkom MPZ, medzera medzi názvom cieľa a MPZ je 2,5 E resp. 2 E v prípade cieľov uvádzaných vo výške písma 5,5 E.

Medzinárodné poznávacie značky sa vyobrazujú v rozmeroch podľa 6.7, čísla diaľnic v rozmeroch podľa 6.6.1 a čísla ciest I. a II. triedy podľa 6.6.2.

Významové symboly druhu vozidiel sa umiestňujú priamo na základnej ploche vo farbe písma a vyobrazujú sa v rozmeroch zodpovedajúcich vyobrazeniu na ploche s výškou 9 E; na informačnej ploche informačnej tabule a v subplochách v rozmeroch zodpovedajúcich výške plochy 7,2 E.

Významové symboly viazaných zvláštnych cieľov sa vyobrazujú na bielej ploche rozmerov 9 E x 9 E. Ak má definovaná plocha významového symbolu výnimočne obdĺžnikový tvar, vyobrazujú sa na ploche výšky 9 E, pričom šírka sa odporúča prispôbiť.



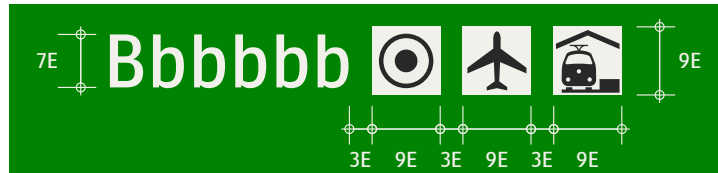
Obrázok 47: Pripojenie MPZ k cieľu v základnej výške písma



Obrázok 48: Pripojenie MPZ k cieľu v zmenšenej výške písma 5,5 E



Obrázok 49: Pripojenie čísla diaľnice k cieľu v základnej výške písma



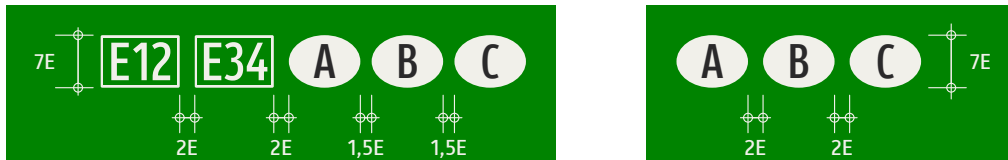
Obrázok 50: Pripojenie viazaných cieľov k referenčnému cieľu

#### 6.4.6 Bloky s číslami E-ciest a združenými MPZ

Blok s číslami E-ciest a/alebo združenými MPZ sa umiestňuje nad cieľovým blokom. Horizontálne zarovnanie (centrovanie, doľava) je zhodné so zarovnaním cieľového bloku. Vertikálne sa na pásovo orientovaných križovatkových predzvestiach umiestňuje ako prvý riadok cieľového bloku, na ostatných značkách sa umiestňuje 4,5 E od horného lemovania.

Blok s číslami E-ciest a združenými MPZ má pevnú výšku 7 E. Vzájomná vzdialenosť medzi viacerými číslami E-ciest je 2 E a medzi viacerými MPZ je 1,5 E. Najprv sa uvádzajú čísla E-ciest a potom MPZ, pričom horizontálna vzdialenosť medzi posledným číslom E-cesty a prvou MPZ je 2 E. Jednotlivé čísla E-ciest ako aj jednotlivé MPZ sa usporadúvajú podľa zásady sklopenia vo vzťahu k aktuálnej diaľnici.

Ak blok obsahuje len MPZ, horizontálne medzery medzi nimi sú 2 E; pri nedostatku priestoru sa môže použiť vzdialenosť 1,5 E.



Obrázok 51: Usporiadanie bloku s číslami E-ciest a/alebo združenými MPZ

#### 6.4.7 Umiestnenie a zarovnanie cieľových blokov na značke

##### 6.4.7.1 Všeobecné zásady

Ak nie je nižšie uvedené inak, cieľové bloky sa na značkách umiestňujú voči ostatným informačným prvkom tak, aby ich vertikálna vzdialenosť k ostatným prvkom bola minimálne 5 E a horizontálna vzdialenosť k ostatným prvkom minimálne 4 E.

Pri určovaní vertikálnej vzdialenosti sa do výšky cieľového bloku započítava len základná výška riadku resp. subplochy; nezapočítavajú sa presahy, ktorými sú najmä mäčkene a dĺžne a spodné presahy písmen „g“, „j“ atď.; tiež sa nezapočítavajú horné a dolné presahy tvorené informačnými prvkami pripojenými pred alebo za názov cieľa (napr. významový symbol uzla, číslo diaľnice, MPZ apod.).

Pri určovaní horizontálnej vzdialenosti sa táto vzdialenosť vyhodnocuje pre každý riadok samostatne a do vzdialenosti sa nezapočítava typografická medzera pred prvým a za posledným znakom na riadku (bearing).

##### 6.4.7.2 Horizontálne zarovnanie

Ak nie je ďalej uvedené inak, horizontálna vzdialenosť cieľového bloku od vedľajších prvkov je minimálne 4 E.

Cieľové bloky sa horizontálne zarovnávajú a umiestňujú jedným z nasledujúcich spôsobov:

- **centrované bloky:** blok ako celok sa podľa šírky najširšieho riadku umiestni tak, aby bol rovnako vzdialený od prvkov naľavo a napravo, pri dodržaní stanovenej minimálnej vzdialenosti; obsah jednotlivých riadkov vnútri cieľového bloku sa tiež centruje,
- **bloky zarovnané doľava:** blok ako celok sa podľa riadku s najnižším ľavým bearingom umiestni tak, aby bol od prvku naľavo vzdialený stanovenu minimálnu vzdialenosť, ostatné riadky sa voči nemu zarovnávajú vľavo do línie tak, aby mali rovnakú počiatočnú súradnicu x,

- **centrované bloky vnútorne zarovnané doľava:** blok ako celok sa podľa šírky najširšieho riadku umiestni tak, aby bol rovnako vzdialený od prvkov naľavo a napravo, pri dodržaní stanovenej minimálnej vzdialenosti; riadky vo vnútri bloku sa zarovnávajú doľava tak, aby mali rovnakú počiatočnú súradnicu x (vrátane bearingu).

Horizontálne zarovnávanie a umiestnenie cieľových blokov závisí od toho, medzi akými, resp. nad akými prvkami sa na značke nachádzajú, podľa nasledujúcich zásad:

1. Cieľové bloky viazané k hlavám spoločnej združenej šípky skupiny 4 na pásovo orientovaných značkách sa zarovnávajú doľava; v prípade cieľového bloku viazaného k priamemu smeru sa nachádzajú vpravo od hlavy šípky a v prípade cieľového bloku viazaného k odbočujúcemu smeru sa nachádzajú nad hlavou šípky zarovnané doľava v línii s ľavým vrcholom hlavy šípky.
2. Cieľové bloky na nepriamych návestiach sa zarovnávajú podľa druhu informačnej plochy a formátu značky, pozri 7.4.
3. Ostatné cieľové bloky sa zarovnávajú nasledovne:
  - a) Cieľové bloky umiestnené nad jedinou šípkou sa centrujú.
  - b) Cieľové bloky umiestnené medzi šípkami skupín 1 a 3 sa centrujú.
  - c) Cieľové bloky umiestnené medzi šípkami, z ktorých aspoň jedna nepatrí do skupín 1 a 3, sa centrujú ako celok a vnútorne zarovnávajú doľava.
  - d) Cieľové bloky umiestnené vedľa jedinej šípky sa zarovnávajú doľava.
  - e) Cieľové bloky na tabuliach bez šípok sa centrujú, ak nie je v ďalšom uvedené inak.
  - f) Ciele vo vnútri subplochy sa zarovnávajú doľava.

#### 6.4.7.3 Vertikálne zarovnanie

Ak nie je ďalej uvedené inak, vertikálna vzdialenosť cieľového bloku od vedľajších prvkov je minimálne 5 E; v prípade cieľových blokov s doplnkovými cieľmi na nepriamych návestiach minimálne 4 E.

Cieľové bloky sa vertikálne zarovnávajú a umiestňujú jedným z nasledujúcich spôsobov:

- **bloky zarovnané nahor:** blok ako celok sa podľa svojej výšky bez presahov (pozri 6.4.7.1) umiestni tak, aby bol od prvku nahor vzdialený presne stanovenú minimálnu vzdialenosť,
- **centrované bloky:** blok ako celok sa podľa svojej výšky bez presahov (pozri 6.4.7.1) umiestni tak, že sa vyhradia stanovené minimálne vzdialenosti od prvkov nahor aj nadol a zostávajúca voľná výška sa rovnomerne rozdelí nad a pod cieľovým blokom; je však prípustné aj iné rozdelenie voľnej výšky, ak sa tým v konkrétnom prípade dosiahne lepšia čitateľnosť alebo zarovnanie riadkov s iným cieľovým blokom,
- **bloky zarovnané nadol:** blok ako celok sa podľa svojej výšky bez presahov (pozri 6.4.7.1) umiestni tak, aby bol od prvku nadol vzdialený presne stanovenú minimálnu vzdialenosť.

*POZNÁMKA: Pre centrované bloky v zmysle vyššie uvedeného platí, že môžu byť zarovnané nahor a nadol asymetricky – rozdelenie priestoru nad a pod blokom závisí od minimálnych požadovaných vzdialeností.*

Vertikálne zarovnávanie a umiestnenie cieľových blokov závisí od toho, aké prvky sa na značke nachádzajú nad a pod ním resp. vedľa neho, podľa nasledujúcich zásad:

1. Cieľové bloky viazané k hlavám spoločnej združenej šípky skupiny 4 na pásovo orientovaných značkách sa zarovnávajú:
  - a) v prípade cieľového bloku viazaného k priamemu smeru nahor tak, že prvý riadok je vertikálne zarovnaný s číslom diaľnice nad priamou hlavou šípky,
  - b) v prípade cieľového bloku viazaného k odbočujúcemu smeru nadol, vo vzdialenosti 4 E nad odbočujúcou hlavou šípky.

2. Cieľové bloky na nepriamych návestiach sa zrovnávajú podľa druhu informačnej plochy a formátu značky, pozri 7.4.
3. Ostatné cieľové bloky sa centrujú, pričom minimálne vzdialenosti od prvkov nahor a nadol závisia od druhu susedných prvkov nasledovne (prvý údaj nad blokom, druhý pod blokom):
  - a) 5 E / 7,5 E, ak sa nad cieľovým blokom nachádza blok s číslami E-ciest a/alebo MPZ a pod cieľovým blokom údaj o vzdialenosti ku križovatke,
  - b) 5 E / 6,5 E, ak sa nad cieľovým blokom nachádza lemovanie a pod cieľovým blokom údaj o vzdialenosti ku križovatke,
  - c) 5 E / 6 E, ak sa nad cieľovým blokom nachádza blok s číslami E-ciest a/alebo MPZ a pod cieľovým blokom lemovanie,
  - d) 5 E / 4 E, ak sa nad cieľovým blokom nachádza lemovanie a:
    - i. pod cieľovým blokom sa nachádza číslo cesty alebo diaľnice,
    - ii. pod cieľovým blokom sa nachádza šípka a ide o jednopruhový blok (nenachádza sa zároveň medzi ďalšími šípkami),
  - e) 5 E / 3,5 E, ak sa pod cieľovým blokom nachádza šípka a ide o viacpruhový blok (nachádza sa medzi ďalšími šípkami),
  - f) 5 E / 5 E v ostatných prípadoch.

Pre symetricky alebo asymetricky vertikálne centrované bloky platí, že vyššie uvedené vzdialenosti sú zároveň rastrové.

#### 6.4.8 Zvláštne a turistické ciele (subplochy)

##### 6.4.8.1 Spôsob zobrazenia

Zvláštne a turistické ciele sa vyobrazujú v subplochách. Subplochy sa nepoužívajú na ohlasovacích, diaľkových a turistických tabuliach.

Použitie a vyobrazenie subplôch je rozdielne na nepriamych návestiach a na ostatných značkách. Na nepriamych návestiach sa používa vyobrazenie analogické k vyobrazeniu subplôch na orientačnom značení v podradenej cestnej sieti.

*POZNÁMKA: Nepriame návesti sú vo svojej podstate „náhľadom“ do podradenej cestnej siete a jednorazovo sa na nich pre lepšiu orientáciu uvádzajú ciele, ktoré sa inak na diaľnici neznačia.*

##### 6.4.8.2 Štandardné subplochy – okrem nepriamych návěstí

Štandardné vyobrazenie subplôch sa používa na všetkých značkách umožňujúcich vkladanie subplôch, okrem nepriamej návesti.

Každý zvláštny resp. turistický cieľ sa vyobrazuje na samostatnej subploche. Jednotlivé subplochy sa umiestňujú postupne nad sebou. Ak sa niektoré zvláštne ciele vymedzujú len prostredníctvom významového symbolu bez verbálneho popisu (pozri 4.1.4), uvádzajú sa všetky takéto ciele na jednom spoločnom riadku, ktorý je zároveň posledným riadkom zvláštnych cieľov (pozri 4.4.3).

Vertikálna vzdialenosť medzi jednotlivými subplochami je 3 E; vzdialenosť prvej subplochy od posledného cieľa uvedeného priamo na základnej ploche je 4 E. Ak sa uvádzajú na spoločnom riadku viaceré zvláštne ciele vymedzené len prostredníctvom významového symbolu, horizontálna vzdialenosť medzi nimi je 3 E.

Výška subplochy je 10,5 E, šírka subplochy sa prispôbuje obsahu. Ak sa uvádza viac subplôch s verbálnym popisom nad sebou, majú rovnakú šírku, ktorá sa prispôbuje subploche s najširším obsahom.

Subplochy nemajú rámčeky.

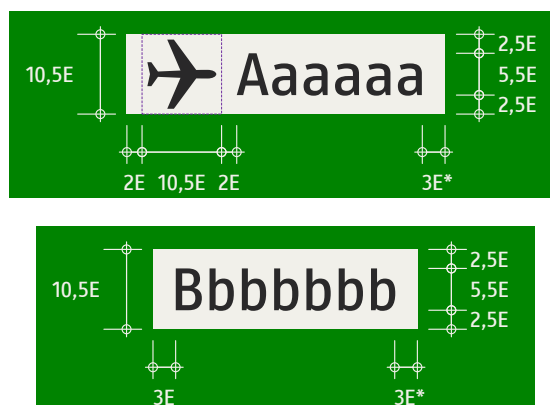
Zvláštne ciele vymedzené len významovým symbolom majú rozmery subplochy 10,5 E x 10,5 E.



Obrázok 52: Príklad rozloženia subplôch

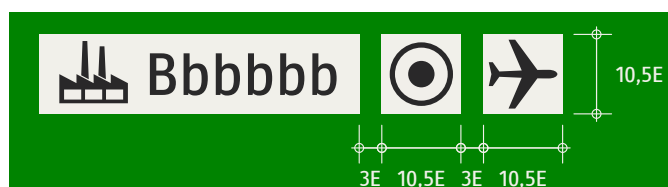
V subplôchách obsahujúcich verbálny popis sa vľavo vyobrazuje plocha s významovým symbolom druhu cieľa a vpravo od neho popis cieľa. Výška plochy významového symbolu je 10,5 E, zaberá celú výšku subplochy a zobrazuje sa bez rámečka; veľkosť samotného významového symbolu v tejto ploche je proporčná (podľa symbolu). Výška písma popisu cieľa je 5,5 E a popis sa vertikálne centruje.

Horizontálna vzdialenosť plochy s významovým symbolom druhu cieľa od ľavého okraja subplochy a od verbálneho popisu cieľa je 2 E. Vzdialenosť popisu cieľa od pravého okraja subplochy je 3 E; ak sa uvádza viac subplôch nad sebou, ide o minimálnu prípustnú vzdialenosť. Ak sa neuvádza významový symbol druhu cieľa, je vzdialenosť popisu od ľavého okraja subplochy 3 E.



Obrázok 53: Zarovnanie a veľkosti prvkov v subploche

Zvláštne ciele vymedzené len prostredníctvom významového symbolu sa normálne nachádzajú na samostatnom riadku, z priestorových dôvodov ich však možno umiestniť tiež na jednom riadku s posledným cieľom vyjadreným aj verbálne. Vzájomné horizontálne vzdialenosti sú 3 E.



Obrázok 54: Kombinácia plne vymedzeného zvláštneho cieľa so skráteno vymedzenými

### 6.4.8.3 Subplochy na nepriamych návestiach

Na informačných plochách nepriamych návěstí sa používa vyobrazenie subplôch analogické s ich vyobrazením na orientačnom značení v podradenej cestnej sieti.

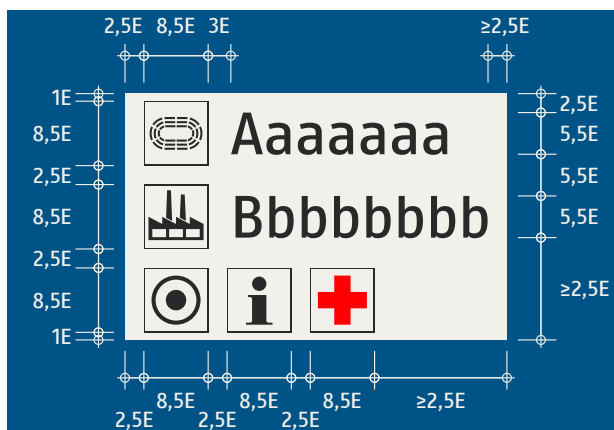
Všetky zvláštne ciele sa uvádzajú v spoločnej subploche. Ak sa uvádzajú turistické ciele, umiestňujú sa tieto v osobitnej spoločnej subploche. Ak sa na tabuli umiestňujú obe subplochy, je vertikálna vzdialenosť medzi nimi 2,5 E. Vertikálna vzdialenosť (prvej) subplochy od posledného cieľa uvedeného priamo na informačnej ploche je 3 E.

Obsah subplochy je zarovnaný doľava a nahor. Rozmery subplochy sa prispôbujú obsahu. Subplochy nemajú rámčeky.

Jednotlivé ciele obsahujúce verbálny popis sa v subploche uvádzajú postupne nad sebou. Vľavo sa umiestňuje významový symbol, vpravo od neho verbálny popis. Významový symbol sa zobrazuje v rámčeku veľkosti 8,5 E x 8,5 E s hrúbkou rámčeka 0,2 E. Vnútorňa plocha pre významový symbol má veľkosť 8,1 E x 8,1 E a veľkosť významového symbolu je proporčná. Horizontálna vzdialenosť rámčeka od ľavého okraja subplochy je 2,5 E a od verbálneho popisu 3 E. Vzdialenosť verbálneho popisu najdlhšieho cieľa od pravého okraja je 2,5; jednotlivé verbálne popisy sú potom vzájomne zarovnané doľava tak, aby mali rovnakú súradnicu x (vrátane ľavého bearingu). Uvádzajú sa vo výške písma 5,5 E. Verbálny popis cieľa uvedeného bez významového symbolu druhu cieľa je horizontálne vzdialený 2,5 E od ľavého okraja.

Riadky sa nad sebou umiestňujú tak, že vertikálne vzdialenosti medzi rámčkami významových symbolov sú 2,5 E a medzi verbálnymi popismi 5,5 E. Prvý a posledný rámček významového symbolu druhu cieľa sú vzdialené 1 E od horného resp. spodného okraja subplochy. Prvý verbálny popis je vzdialený 2,5 E od horného okraja subplochy a posledný verbálny popis minimálne 2,5 E od spodného okraja subplochy.

Ak sa uvádzajú aj ciele vymedzené len významovým symbolom, nachádzajú sa tieto na samostatnom poslednom riadku. Horizontálne vzdialenosti medzi rámčkami jednotlivých významových symbolov sú 2,5 E. Prvý rámček je vzdialený 2,5 E od ľavého okraja subplochy, posledný rámček je vzdialený minimálne 2,5 E od pravého okraja subplochy.



Obrázok 55: Zarovnanie a veľkosti prvkov v subploche na nepriamej návesti

Ak sa na nepriamej návesti uvádzajú len turistické ciele, neumiestňujú sa do subplochy, ale priamo na informačnú plochu hneď farby. Ak sa na nepriamej návesti neuvádzajú sídelné a miestne ciele, len zvláštne a prípadne turistické, neumiestňujú sa zvláštne ciele do subplochy, ale priamo na informačnú plochu bielej farby. Pozri tiež 6.2.2. Rozloženie prvkov na základnej ploche je v tomto prípade analogické s ich rozložením v subploche, pričom pre umiestnenie v rámci informačnej plochy platí, že sa tieto prvky ako celok horizontálne centrujú, s minimálnou vzdialenosťou k ľavému a pravému okraju 3 E, pričom vnútorne sú zarovnané doľava (ako v subploche). Vertikálne sa zarovnávajú nahor tak, že vzdialenosť verbálneho popisu prvého cieľa od horného okraja informačnej plochy je 4 E, t.j. vzdialenosť rámčeka významového symbolu prvého cieľa od horného okraja informačnej plochy je 2,5 E.

## 6.5 Šípky

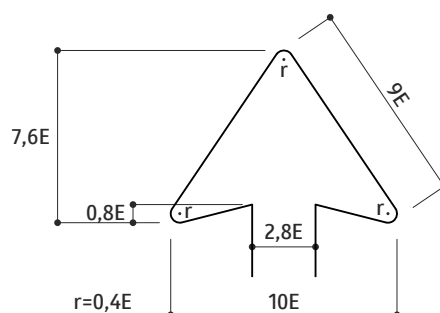
### 6.5.1 Druhy a umiestnenie šípok

Používané šípky sa delia na:

1. listové šípky, ktoré sa ďalej delia na:
  - a) krátke,
  - b) dlhé,
2. ISO šípky, používané na orientáciu na odpočívadlách.

### 6.5.2 Listové šípky

Listové šípky sa používajú v hlavnom jazdnom páse diaľnice a vo vetvách. Ide o šípky skupín 1 až 6. Používajú jednotnú hlavu, určenú výlučne pre orientačné značky na diaľniciach.



Obrázok 56: Listová hlava šípky orientačných značiek na diaľniciach

Parametre štandardnej hlavy sú:

- šírka: 10,0 E
- výška: 7,6 E
- diagonálna dĺžka: 9,0 E
- polomer zaoblenia: 0,4 E
- zdvih spodnej klenby: 0,8 E (dvojnásobok polomeru zaoblenia, t.j. priemer zaoblenia)
- uhol horného špicu: 68,1544°
- šírka kmeňa: 2,8 E

Listové šípky sa delia na krátke šípky s fixnými rozmermi a dlhé šípky s dynamickými rozmermi. Krátke šípky sú 1b, 1c, 5b, 5c a 6, ostatné šípky sú dlhé.

Krátke šípky majú pevne určené rozmery a neprispôbujú sa rozmerom značky. V rámci značky sa umiestňujú vždy fixne v spodnej alebo ľavej časti značky, kde majú vyhradený priestor. Ak sa vedľa seba, resp. nad sebou použije viac šípok s rôznou výškou resp. šírkou, umiestňujú sa do vyhradeného priestoru vymedzeného najvyššou resp. najširšou šípkou a v rámci tohto priestoru sa vertikálne resp. horizontálne vzájomne centrujú.

Dlhé šípky majú dynamické rozmery, ktoré sa prispôbujú rozmerom značky. Umiestňujú sa tak, že päta je vzdialená 4 E od horného lemovania a hlava je vzdialená 3,5 E (resp. 7,5 E v špecifických prípadoch) od čísla diaľnice alebo cesty nad hlavou šípky.

Na dosiahnutie požadovanej výšky sa predlžuje určitá časť definovanej šípky nasledovne:

- 1a, 2, 3b, 5a: päta šípky,
- 3a, 4a: časti šípky pod hornou hlavou
- 4b, 4c: časti šípky pod hornou hlavou a medzi oboma odbočovacími hlavami.

Súčasne platia minimálne prípustné výšky jednotlivých šípok nasledovne:

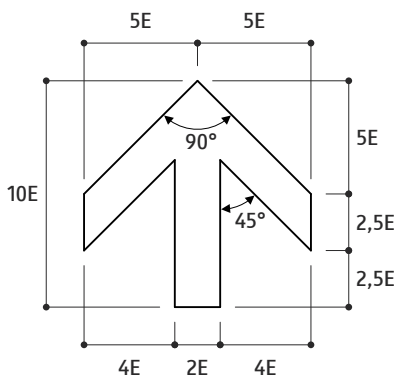
- 1a: 17,8 E,
- 2: 22,8 E,
- 3a: 22,8 E,
- 3b: 27,8 E,
- 4a: 54 E,
- 4b: 85 E,
- 4c: 85 E,
- 5a: 17,8 E.

Na pruhovo orientovaných značkách majú jednotlivé dlhé šípky rovnakú výšku, a to aj naprieč viacerými tabuľkami rozdelenej značky. Ak sa na takejto značke nachádza združená šípka typu 3b, má rovnakú výšku táto šípka a všetky dlhé šípky naľavo od nej (môže ísť len o typ 1a); šípky napravo od nej (môže ísť len o typ 2) majú výšku o 4 E nižšiu. Ak sa na takejto značke nachádza združená šípka typu 3a, nesmú sa v pravo od nej nachádzať žiadne ďalšie šípky.

Náklon šípky typu 5a je možné oproti vzoru modifikovať. Štandardný sklon šípky je  $34,075^\circ$ , možno však v prípade veľmi vysokej šípky použiť aj menší sklon, minimálne však  $10^\circ$ .

### 6.5.3 ISO šípky

ISO šípky sa používajú na orientáciu na odpočívadlách. Ide o šípky skupiny 7. Všetky ISO šípky majú rovnaký tvar a líšia sa orientáciou smerom nahor, doľava/doprava šikmo a doľava/doprava vodorovne.



Obrázok 57: Tvar ISO šípok

### 6.5.4 Poloha cieľových blokov voči šípkam

Poloha cieľových blokov voči jednotlivým typom šípok je nasledovná:

Typy šípok	Poloha cieľového bloku voči šípke
1a, 2, 3a, 3b, 5a	medzi šípkami (viacpruhový blok) alebo vedľa šípky (1-pruhový blok) vpravo alebo vľavo, podľa potreby usporiadania šípok v priečnom reze, pozri 6.5.6.2
1b, 5b, 5c, 6	nad šípkou
4a, 4b, 4c	jednotlivé cieľové bloky sa viažu k jednotlivým hlavám: v priamom smere vedľa hornej hlavy, odbočujúce smery nad príslušnou hlavou šípky
7a	vpravo od šípky
7b, 7c	pri orientácii šípky doprava vľavo od šípky, pri orientácii šípky doľava vpravo od šípky (t.j. vždy vedľa päty)

Tabuľka 9: Poloha cieľového bloku voči šípke



### 6.5.5 Vzdialenosti

Minimálna horizontálna alebo vertikálna vzdialenosť vrcholu hlavy šípky od iného informačného prvku alebo od lemovania je 3,5 E. Minimálna horizontálna alebo vertikálna vzdialenosť kmeňa šípky a hrany hlavy šípky od iného informačného bloku alebo od lemovania je 4 E.

### 6.5.6 Rozmiestnenie šípok

#### 6.5.6.1 Pásovo orientované značky

Na pásovo orientovaných značkách (postranných) sa nachádza vždy jedna šípka; táto môže byť prípadne združená a mať viac hláv (na križovatkovej predzvesti). Jej poloha v rámci tabule je určená návrhovou schémou značky.

#### 6.5.6.2 Pruhovalo orientované značky

Na pruhovalo orientovaných značkách (nad vozovkou) sa nachádza viac šípok, z ktorých každá je viazaná k niektorému jazdnému alebo prídavnému pruhu. Ku každému pruhu možno vyobraziť len jednu šípku.

Šípky sa umiestňujú štandardne tak, aby sa nachádzali *približne* nad stredom pruhu, ku ktorému sa vzťahujú. Zároveň sa umiestňujú tak, aby ich vzájomné vzdialenosti na jednej tabuli boli vždy rovnaké.

Obvyklá vzdialenosť medzi osami šípok je:

- 4000 mm na dvojpruhovom hlavnom jazdnom páse,
- 3500 mm na troj- a viacpruhovom hlavnom páse.

Vzdialenosť medzi osami šípok však možno prispôbiť obsahu značky tak, aby sa dosiahla dostatočná šírka pre jednotlivé cieľové bloky; tiež sa môže zmeniť pri neštandardnom šírkovom usporiadaní, napr. pri úzkych pruhoch vo vetvách križovatky apod. Vzdialenosť sa nastavuje v násobkoch 250 mm; pri dosiahnutí maximálnej možnej šírky tabule je výnimočne možné nastaviť aj vzdialenosť, ktorá nie je násobkom 250 mm, ak je to potrebné pre dosiahnutie požadovaných širokých cieľových blokov. Pri úprave vzdialenosti medzi šípkami sa však musí dodržať vzdialenosť osi šípky od okraja dopravného pruhu, ku ktorému sa vzťahuje nasledovne:

- aspoň 500 mm v prípade výlučne jednopruhovými tabúľ v celom priečnom reze,
- aspoň 1000 mm v prípade aspoň jednej 2- alebo viacpruhovej tabule v priečnom reze.

Zároveň platí minimálna vzdialenosť medzi šípkami 2500 mm. Na dvojpruhovom páse sú tak prípustné vzdialenosti medzi šípkami obvykle 2500 až 5500 mm, na trojpruhovom páse obvykle 2500 až 4500 mm.

V prípade značiek zložených z viacerých tabúľ vedľa seba, sa rovnomerná vzdialenosť medzi šípkami v celom priečnom reze dodržiava, pokiaľ je to možné. V prípade potreby sa nemusí dodržať rovnomernosť rozloženia šípok cez viacero tabúľ, vždy sa však musí dodržať rovnomernosť rozmiestnenia v rámci jednej tabule.

## 6.6 Číslo ciest

### 6.6.1 Diaľnice

Číslo diaľnic sa vyobrazujú bielym písmom v červenom rámečku s bielym kontrastným prúžkom. Číslo zahŕňa prefix D resp. R. Medzi prefixom a samotným číslom sa nenachádza žiadna medzera.

Číslo diaľnic sa vždy zobrazujú v písme Tern Narrow, t.j. zúženom. Číslo je v rámci rámečka centrovane v horizontálnom aj vertikálnom smere.

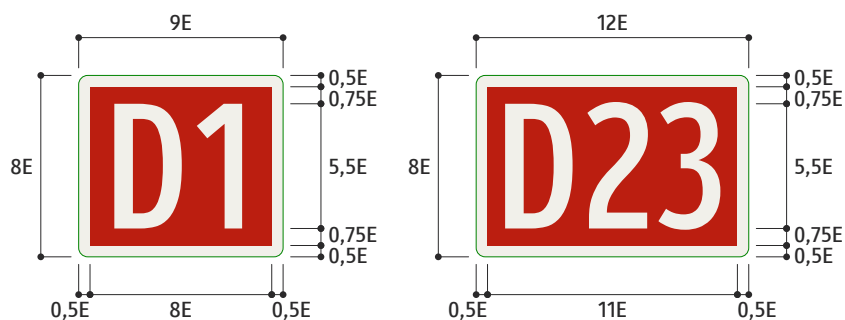
Číslo sa vyobrazujú v dvoch rozmeroch: základnom a zväčšenom. Zväčšený rozmer sa používa v záhlaví diaľkovej tabule (nie ale pod čiarou). Vo všetkých ostatných prípadoch sa číslo diaľnice vyobrazuje v základnom rozmere.

Číslo diaľnic môžu byť jednociferné alebo dvojciferné. Ich vyobrazenie sa líši šírkou rámčeka.

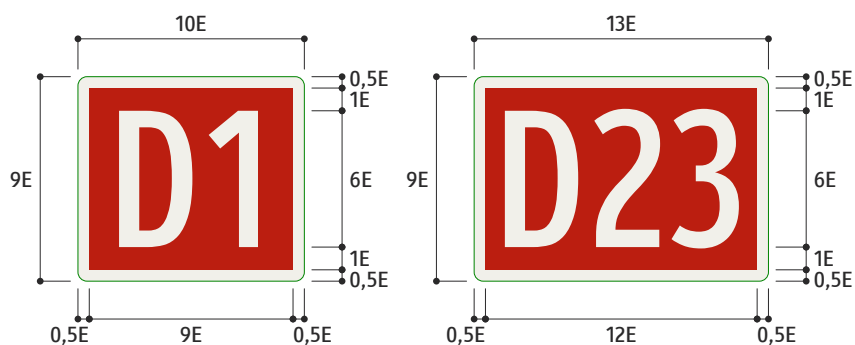
Nasledujúca tabuľka uvádza parametre vyobrazenia čísel diaľnic.

Parameter	Základný rozmer	Zväčšený rozmer
výška rámčeka vrátane bieleho kontrastného prúžku	8 E	9 E
šírka rámčeka vrátane lemu, 1-ciferné čísla	9 E	10 E
šírka rámčeka vrátane lemu, 2-ciferné čísla	12 E	13 E
výška písma	5,5 E	6 E
hrúbka kontrastného prúžku	0,5 E	0,5 E
polomer zaoblenia rohov	0,4 E	0,4 E

Tabuľka 10: Parametre vyobrazenia čísel diaľnic



Obrázok 58: Vyobrazenie čísel diaľnic – základný rozmer



Obrázok 59: Vyobrazenie čísel diaľnic – zväčšený rozmer v záhlaví diaľkovej tabule

### 6.6.2 Cesty I. a II. triedy

Číslo ciest I. a II. triedy sa vyobrazujú bielym písmom v modrom rámčeku s bielym kontrastným prúžkom. Číslo neobsahuje žiadny prefix, t.j. uvádza sa len samotné číslo cesty.

Číslo ciest I. a II. triedy sa vždy zobrazujú v písme Tern Narrow, t.j. zúženom. Číslo je v rámci rámčeka centované v horizontálnom aj vertikálnom smere.

Šírka rámčeka pre cesty I. triedy a cesty II. triedy je rozdielna: cesty I. triedy majú 1- a 2- ciferné čísla, cesty II. triedy majú 3-ciferné čísla.

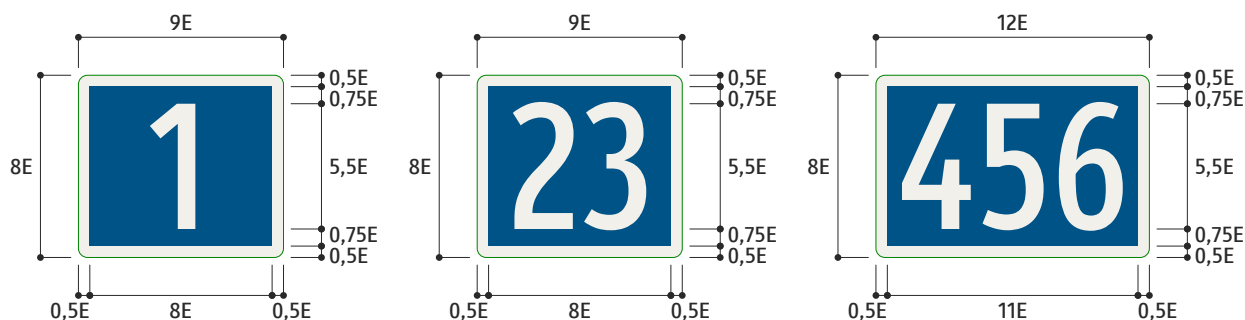
Číslo sa vyobrazujú v dvoch rozmeroch: základnom a zmenšenom. Zmenšený rozmer sa používa v prípade, ak sa číslo cesty pripája k cieľu vyobrazenému v zmenšenej výške písma 5,5 E. Vo všetkých ostatných prípadoch sa číslo cesty vyobrazuje v základnom rozmere.

V prípade vyobrazenia čísla cesty I. alebo II. triedy na bielom podklade sa vypúšťa kontrastný prúžok.

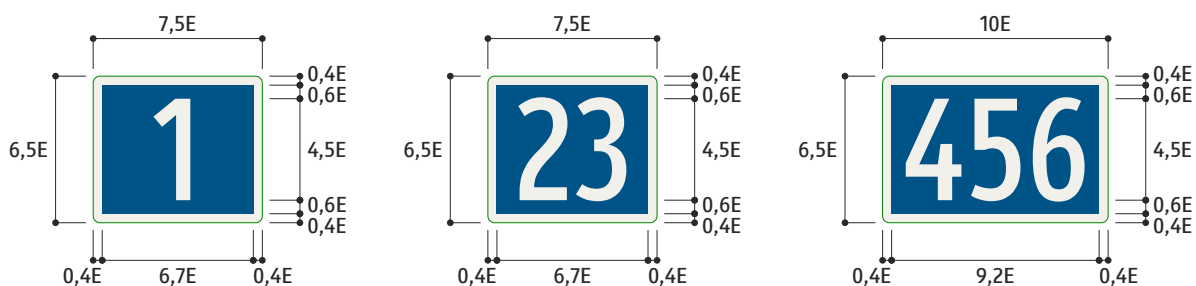
Nasledujúca tabuľka uvádza parametre vyobrazenia čísel ciest I. a II. triedy.

Parameter	Základný rozmer	Zmenšený rozmer
výška rámcčka vrátane bieleho kontrastného prúžku	8 E	6,5 E
šírka rámcčka vrátane lemu, cesty I. triedy (1- a 2-ciferné)	9 E	7,5 E
šírka rámcčka vrátane lemu, cesty II. triedy (3-ciferné)	12 E	10 E
výška písma	5,5 E	4,5 E
hrúbka kontrastného prúžku	0,5 E	0,4 E
polomer zaoblenia rohov	0,4 E	0,3 E

Tabuľka 11: Parametre vyobrazenia čísel ciest I. a II. triedy



Obrázok 60: Vyobrazenie čísel ciest I. a II. triedy – základný rozmer



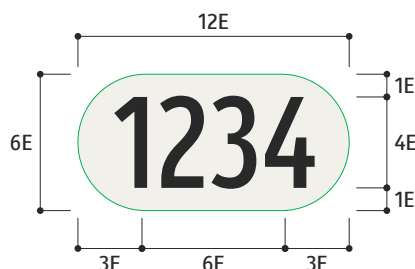
Obrázok 61: Vyobrazenie čísel ciest I. a II. triedy – zmenšený rozmer

### 6.6.3 Cesty III. triedy

Čísla ciest III. triedy sa vyobrazujú čiernym písmom na bielej ploche, ktorá sa skladá z dvoch polkruhov polomeru 3E po stranách, medzi ktorými je štvorec o dĺžke strany 6E. Číslo neobsahuje žiadny prefix, t.j. uvádza sa len samotné číslo cesty.

Čísla ciest III. triedy sa vždy zobrazujú v písme Tern Narrow o výške 4E. Číslo je v rámci plochy centované v horizontálnom aj vertikálnom smere.

V prípade vyobrazenia čísla cesty III. triedy na bielom podklade sa pridáva po obode čierny kontrastný prúžok hrúbky 0,25 E.



Obrázok 62: Vyobrazenie čísel ciest III. triedy

#### 6.6.4 E-cesty

Čísla E-cest sa vyobrazujú bielym písmom v zelenom rámečku s bielym kontrastným prúžkom. Číslo zahŕňa prefix E. Medzi prefixom a samotným číslom sa nenachádza žiadna medzera.

Čísla E-cest sa vždy zobrazujú v písme Tern Narrow, t.j. zúženom. Číslo je v rámci rámečka centrovane v horizontálnom aj vertikálnom smere.

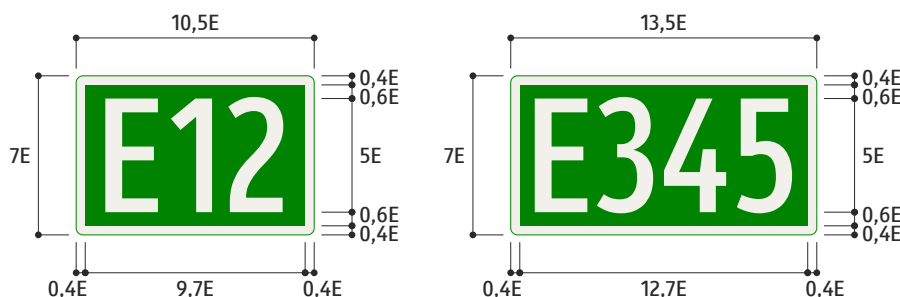
Čísla sa vyobrazujú v dvoch rozmeroch: základnom a zväčšenom. Zväčšený rozmer sa používa na diaľkovej tabuli. Vo všetkých ostatných prípadoch sa číslo E-cesty vyobrazuje v základnom rozmere.

Čísla E-cest môžu byť dvojčiferné alebo trojčiferné. Ich vyobrazenie sa líši šírkou rámečka.

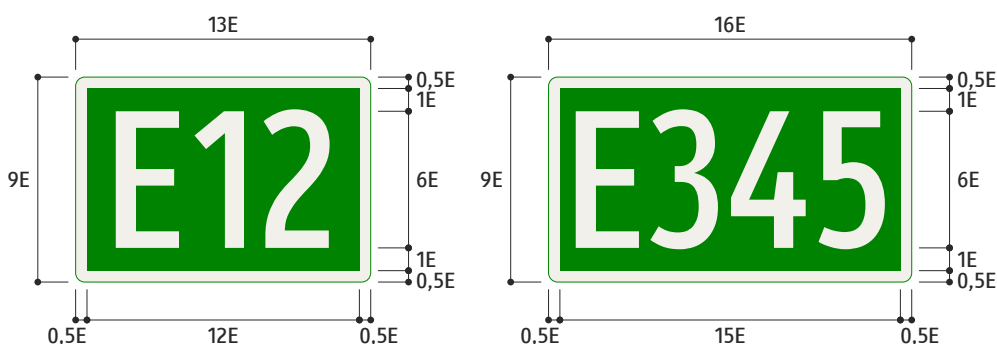
Nasledujúca tabuľka uvádza parametre vyobrazenia čísel E-cest.

Parameter	Základný rozmer	Zväčšený rozmer
výška rámečka vrátane bieleho kontrastného prúžku	7 E	9 E
šírka rámečka vrátane lemu, 2-ciferné čísla	10,5 E	13 E
šírka rámečka vrátane lemu, 3-ciferné čísla	13,5 E	16 E
výška písma	5 E	6 E
hrúbka kontrastného prúžku	0,4 E	0,5 E
polomer zaoblenia rohov	0,3 E	0,4 E

Tabuľka 12: Parametre vyobrazenia čísel E-cest



Obrázok 63: Vyobrazenie čísel E-cest – základný rozmer



Obrázok 64: Vyobrazenie čísel E-cest – zväčšený rozmer v záhlaví diaľkovej tabule

#### 6.7 Medzinárodné poznávacie značky

Medzinárodné poznávacie značky sa vyobrazujú čiernym písmom v bielej elipse. Kód štátu sa uvádza vždy v písme Tern Narrow a je v rámci elipsy horizontálne aj vertikálne centrovane.

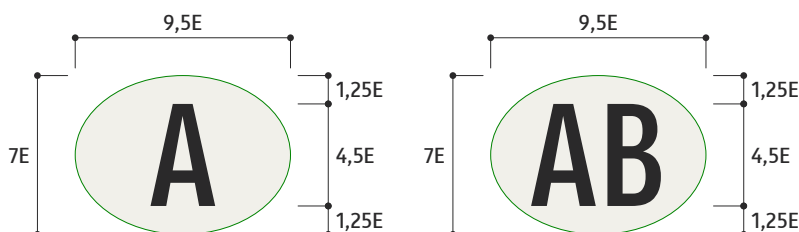
Medzinárodné poznávacie značky sa vyobrazujú v dvoch rozmeroch: základnom a zmenšenom. Zmenšený rozmer sa používa v prípade, ak sa MPZ pripája k cieľu vyobrazenému v zmenšenej výške písma 5,5 E. Vo všetkých ostatných prípadoch sa číslo cesty vyobrazuje v základnom rozmere.

Nasledujúca tabuľka uvádza parametre vyobrazenia MPZ.

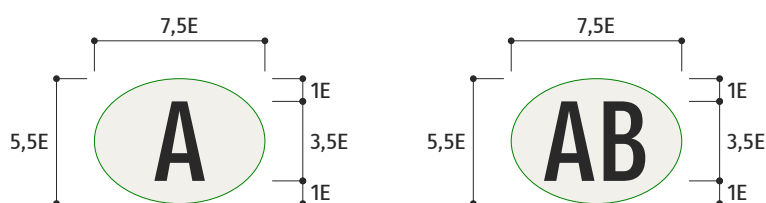
Parameter	Základný rozmer	Zmenšený rozmer
šírka elipsy	9,5 E	7,5 E
výška elipsy	7 E	5,5 E
výška písma	4,5 E	3,5 E

Tabuľka 13: Parametre vyobrazenia medzinárodných poznávacích značiek

V prípade vyobrazenia MPZ na bielom podklade sa pridáva po obvode čierny kontrastný prúžok hrúbky 0,25 E.



Obrázok 65: Vyobrazenie medzinárodných poznávacích značiek – základný rozmer



Obrázok 66: Vyobrazenie medzinárodných poznávacích značiek – zmenšený rozmer

## 6.8 Významové symboly

### 6.8.1 Druhy križovatiek

Druhy križovatiek sa označujú tromi symbolmi podľa nasledujúcej tabuľky.

Druh križovatky	Symbol	Pomer šírky a výšky
uzol		16 : 10
prípojka – na úseku v plnom profile		14 : 10
prípojka – na úseku v polovičnom profile		12 : 10

Tabuľka 14: Významové symboly druhov križovatiek

Pre každý zo symbolov sú definované pomery šírky a výšky; skutočné rozmery na konkrétnej značke sa porovnáva odvodzujú od požadovanej výšky. Požadovaná výška symbolov podľa kontextu použitia je nasledovná:

- 10 E na ohlasovacích tabuliach,
- 7 E na tabuľkách s číslom výjazdu pripájaných k základnej značke resp. integrovaných do značky,
- 8 E pri použití pred názvom križovatky ako cieľa na ostatných značkách (len uzly).

### 6.8.2 Ostatné významové symboly

Ostatné významové symboly sú definované voči referenčnej ploche štvorcového tvaru, v prípade druhov vozidiel tiež obdĺžnikového tvaru. Pri použití významového symbolu na konkrétnej značke sa rozmery symbolu a jeho umiestnenie v rámci referenčnej plochy porovnáva upravujú podľa požadovanej veľkosti plochy/subplochy, na ktorú sa vykresľujú. Výšky cieľových plôch sú:

- 10,5 E v subplochách okrem nepriamych návěstí,
- 8,1 E v subplochách na nepriamych návěstiach,
- 600 x 600 mm na značkách vyznačujúcich odpočívadlá v hlavnom jazdnom páse diaľnice,
- 600 x 600 mm na vjazdovej návěsti odpočívadla,
- 400 x 400 mm na ostatných návěstiach na odpočívadlách.

V prípade subplôch na nepriamych návěstiach sa k okolo cieľovej plochy pridáva rámček s hrúbkou 0,2 E, celkový rozmer symbolu vrátane rámčeka je 8,5 E. Rámček nie je súčasťou rozmeru symbolu.

V nasledujúcich prípadoch sa upravuje vyobrazenie symbolov podľa smeru jazdy pre cieľový blok, ku ktorému sa uvádzajú:

1. symbol letiska sa orientuje tak, že kokpit vyobrazeného lietadla smeruje doľava, nahor alebo doprava podľa smeru jazdy doľava, priamo alebo doprava,
2. symbol prístavu a symboly druhov vozidiel sa orientujú tak, že smerujú:
  - a) doľava (štandardné vyobrazenie) pre smer jazdy priamo a doľava,
  - b) doprava (zrkadlové vyobrazenie) pre smer jazdy doprava.

Za smer jazdy doprava sa považuje aj smer jazdy na odpočívadlo na ohlasovacích tabuliach odpočívadla.



Obrázok 67: Otočenie významového symbolu letiska pre smer jazdy doľava, priamo a doprava



Obrázok 68: Otočenie významového symbolu druhu vozidla pre smer jazdy doľava a priamo



Obrázok 69: Otočenie významového symbolu druhu vozidla pre smer jazdy doprava

## 6.9 Lemovanie

S výnimkou nepriamych návěstí a deliacich dosiek majú všetky ostatné značky lemovanie, ktoré sa skladá z kontrastného prúžku a prípadného lemu nasledovne:

- značky so zelenou a hnedou základnou plochou majú kontrastný prúžok bielej farby bez lemu,
- značky so žltou základnou plochou majú kontrastný prúžok žltej farby a lem čiernej farby.

Hrúbka kontrastného prúžku a lemu sa odvíja od použitej základnej veľkosti písma, pričom sa používajú dve možné hrúbky: základná a zmenšená. Tabuľka nižšie určuje tieto hrúbky.

Štandardne sa používa základná hrúbka kontrastného prúžku a lemu. Zmenšená hrúbka sa používa na aditívnych paneloch pripájaných k základnej tabuli, ktorými sú najmä:

- tabuľky s číslom výjazdu,
- tabule s informáciou o odpočívadle alebo vzdialenosti k nasledujúcemu odpočívadlu,
- LED panely pre dynamické smerovanie k cieľom,
- tabule pre vyznačenie dočasných cieľov apod.

Zmenšenú hrúbku lemu možno použiť aj na iných orientačných značkách, ak ide o značky umiestnené v tuneloch, v úsekoch mestských diaľnic, pri krátkych vzdialenostiach medzi križovatkami, v úsekoch s najvyššou dovolenou rýchlosťou do 100 km/h apod.

Hrúbka lemu	Parameter	Základná veľkosť písma			
		280	350	420	490
základná	lem *)	50	60	70	85
	kontrastný prúžok *)	30	40	50	60
	kontrastný prúžok **)	50	65	80	90
zmenšená	lem *)	25	30	35	40
	kontrastný prúžok *)	15	20	25	30
	kontrastný prúžok **)	40	50	60	70

\*) platí pre značky so žltou základnou plochou  
 \*\*) platí pre značky so zelenou a hnedou základnou plochou

Tabuľka 15: Hrúbka lemovania tabúľ

Ak má nepriama návěst' informačnú plochu bielej farby, má informačná plocha po troch vonkajších okrajoch vymedzujúci prúžok šedej farby o hrúbke 10 mm; tento prúžok sa nenachádza v styku s referenčnou (zelenou) plochou značky. Vymedzujúci prúžok sa pri návrhu značky nezapočítava do rozmerov, t.j. rozmery a vzdialenosti sa počítajú k okraju tabule, nie k vymedzujúcemu prúžku.

## 6.10 Rozmery značiek

Prevažná väčšina orientačných značiek má variabilné rozmery, ktoré sa prispôbujú obsahu. Pevne určené rozmery majú len odbočovacie majáčky, deliace dosky a tabuľky s číslami výjazdov, pripájané ku križovatkovým predzvestiam, križovatkovým návěstiam a nepriamym návěstiam. Pre ostatné značky sa určí **návrhový rozmer** tak, že sa pri rozložení jednotlivých informačných prvkov použijú minimálne možné vzdialenosti medzi prvkami, pričom sa zohľadnia aj minimálne predpísané rozmery pre jednotlivé druhy značiek. Niektoré značky majú predpísanú aj minimálnu prípustnú šírku cieľových blokov – tieto sa taktiež musia zohľadniť.

Z praktických dôvodov sa návrhový rozmer upraví na **rastrový rozmer**, pre ktorý platí, že šírka a výška značky sú celým násobkom **rastrového modulu**. Rastrový modul sa určuje osobitne pre šírku a výšku na základe návrhového rozmeru nasledovne:

- 100 mm, ak je návrhová výška / šírka menšia ako 2000 mm,
- 100 mm alebo 250 mm, ak je návrhová výška / šírka 2000 mm alebo väčšia.

Ak návrhová šírka alebo výška nie sú celými násobkami rastrového modulu, zväčšia sa na najbližší vyšší celý násobok modulu pre výšku a šírku. Rozmer sa však zmenší na najbližší nižší násobok modulu, ak sú splnené nasledujúce podmienky:

1. zmenšenie celej šírky resp. výšky tabule je najviac 30% rastrového modulu,
2. zmenšenie každej z rastrových vzdialeností (pozri nižšie) je najviac 1 E.

Pri úprave na rastrový rozmer sa predlžujú, príp. skracujú tie vzdialenosti medzi informačnými prvkami, ktoré sú označené ako rastrové pre danú značku. Pre výšku aj šírku sa na každom druhu značky predpisuje jedna alebo viac takýchto vzdialeností – v prípade viacerých sa rozdiel medzi návrhovou a rastrovou šírkou resp. výškou sa rovnomerne rozloží do polôh rastrových vzdialeností; v odôvodnených prípadoch možno tento rozdiel rozložiť aj mierne nerovnomerne, ak sa tým dosiahne lepšie zarovnanie alebo čitateľnosť značky.

Na komplexných značkách obsahujúcich viac cieľových blokov sa môžu rôzne časti značky dorovnávať rôzne. V takom prípade sa rozdiel medzi návrhovou a rastrovou šírkou resp. výškou rozkladá v každej takto vymedzenej časti značky samostatne, nezávisle na ostatných vymedzených častiach značky.

Od úpravy na rastrový rozmer možno upustiť, resp. použiť menší raster, v prípade značiek v tuneloch alebo iných priestorovo zásadne obmedzených lokalitách.

**Výrobný rozmer** tabule je obvykle zhodný s rastrovým rozmerom. Ak sa však v jednom priečnom reze umiestňuje viac značiek, musia sa rozmery jednotlivých tabúl upraviť nasledovne:

- všetky značky umiestnené vedľa vozovky nad sebou musia mať rovnakú šírku: za týmto účelom sa upraví šírky všetkých značiek tak, aby mali šírku zodpovedajúcu tej značke, ktorá má najväčšiu rastrovú šírku,
- všetky značky umiestnené nad vozovkou alebo na dvojramennom stožiarí vedľa seba musia mať rovnakú výšku: za týmto účelom sa upraví výšky všetkých značiek tak, aby mali výšku zodpovedajúcu tej značke, ktorá má najväčšiu rastrovú výšku,
- ak sa dvojica značiek umiestňuje na dvojramenný stožiar, musia mať rovnakú šírku aj výšku: za týmto účelom sa zväčší výška značky s menšou rastrovou výškou a rozšíri značka s menšou rastrovou šírkou.

Pri úprave rozmerov značiek v skupine na rovnakú šírku alebo výšku sa postupuje analogicky ako pri úprave na rastrový rozmer, zväčšením predpísaných rastrových vzdialeností.



## 7 Obsah a dizajn značiek

### 7.1 Ohlasovacia tabuľa

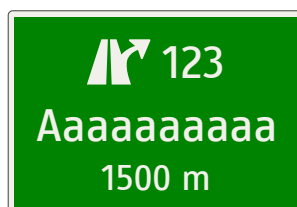
#### 7.1.1 Prípojka

Na ohlasovacej tabuli prípojky sa nachádzajú nad sebou tri bloky usporiadané nad sebou. Všetky tri bloky sú horizontálne centrované. Pri úprave na rastrový rozmer sa upravuje šírka po stranách blokov a výška medzi jednotlivými blokmi.

Horný blok obsahuje číselnú identifikáciu prípojky. Tvorí ho významový symbol prípojky o veľkosti 14 E x 10 E, vedľa ktorého sa uvádza číslo výjazdu. Vzďialenosť medzi významovým symbolom prípojky a číslom prípojky je 2,5 E. Číslo výjazdu sa uvádza v základnej výške písma a je vertikálne centrované k významovému symbolu. Celý blok je zarovnaný nahor vo vzdialenosti 5 E od horného lemovania.

Stredný blok obsahuje názov križovatky. Spodný blok obsahuje vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky a uvádza sa v zmenšenej výške písma 5,5 E. Blok je zarovnaný nadol vo vzdialenosti 4 E od dolného lemovania.

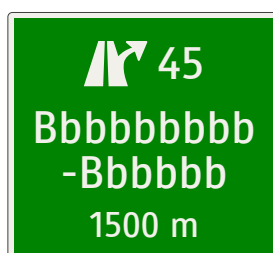
Minimálna prípustná šírka ohlasovacej tabule prípojky je 58 E.



Obrázok 70: Ohlasovacia tabuľa prípojky

*Názov križovatky sa na ohlasovacej tabuli uvádza v plnom znení bez akéhokoli'vek skracovania;* to je možné použiť až na ďalších značkách v sekvencii značenia križovatky.

Ak je názov križovatky dlhý, možno ho uviesť na dvoch riadkoch, pričom vertikálna vzdialenosť medzi riadkami je 3 E.



Obrázok 71: Ohlasovacia tabuľa prípojky s názvom uvedeným na dvoch riadkoch

#### 7.1.2 Uzol

Ohlasovacia tabuľa uzla má rovnaké usporiadanie ako ohlasovacia tabuľa prípojky, líši sa však v hornom bloku s číselnou identifikáciou križovatky.

Tvorí ho významový symbol uzla a číslami diaľnic, ktoré sa v uzle križujú. Významový symbol uzla sa nachádza v strede. Číslo aktuálnej diaľnice, na ktorej je značka umiestnená sa nachádza vľavo od významového symbolu a číslo križovanej diaľnice (resp. čísla diaľnic, ak ich je viac) vpravo od významového symbolu. Veľkosť významového symbolu diaľnice je 16 E x 10 E. Čísla diaľnic sú od významového symbolu horizontálne vzdialené 4 E a sú k nemu vertikálne centrované. Ak sa umiestňuje viac čísel križovaných diaľnic, tieto sú od seba vzájomne horizontálne vzdialené 2 E.

Minimálna prípustná šírka ohlasovacej tabule uzla je 65 E.



Obrázok 72: Ohlasovacia tabuľa uzla

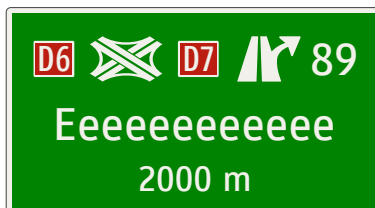
Pre uvádzanie dlhých názvov platí analogicky možnosť uvedenia názvu na dvoch riadkoch s vertikálnou vzdialenosťou medzi týmito riadkami 3 E.



Obrázok 73: Ohlasovacia tabuľa uzla s dvoma križovanými diaľnicami a názvom na dvoch riadkoch

### 7.1.3 Uzol, ktorý je súčasne prípojkou

Ohlasovacia tabuľa uzla, ktorý je súčasne prípojkou, uvádza v hornom bloku vľavo číselnú identifikáciu uzla a vpravo od nej číselnú identifikáciu prípojky. Vzájomná vzdialenosť medzi nimi je 4 E. Minimálna prípustná šírka takejto ohlasovacej tabule je 80 E.



Obrázok 74: Ohlasovacia tabuľa uzla, ktorý je súčasne prípojkou

### 7.1.4 Dvojitá ohlasovacia tabuľa

#### 7.1.4.1 Varianty

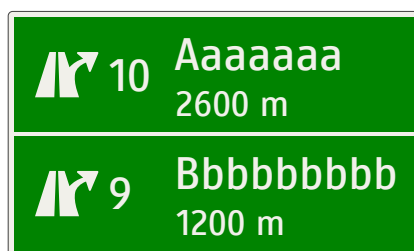
Dvojitá ohlasovacia tabuľa (pozri 5.8.1.4) má rôzne vyobrazenie podľa umiestnenia nad vozovkou alebo vedľa vozovky. Normálne sa používa umiestnenie nad vozovkou. Umiestnenie vedľa vozovky sa používa len na diaľniciach v polovičnom profile.

V oboch prípadoch sa tabule sa vyhotovujú ako združené značky podľa 3.1.7, pričom ohlášky sa umiestňujú nad seba. Hore sa nachádza ohláška vzdialenejšej a dole ohláška bližšej križovatky.

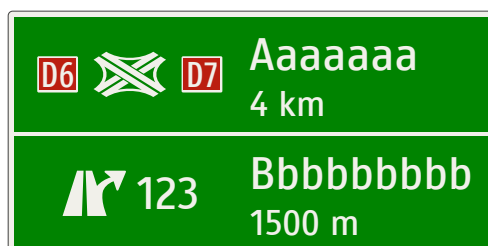
#### 7.1.4.2 Umiestnenie nad vozovkou

V ľavej časti oboch ohlášok sa nachádza číselná identifikácia križovatky. Vpravo od nej sú vo vzdialenosti 6 E uvedené nad sebou názov križovatky a vzdialenosť ku križovatke. Názov križovatky je vzdialený od horného lemovania resp. deliaceho prúžku aj od vzdialenosti ku križovatke 4,5 E (rastrová vzdialenosť). Hodnota vzdialenosť ku križovatke je lemovania resp. deliaceho prúžku vzdialená 3,5 E.

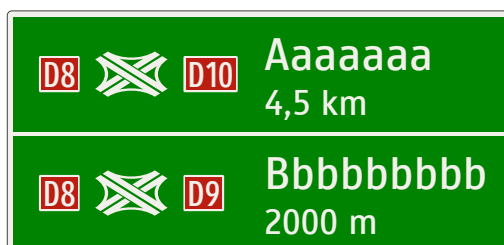
Číselná identifikácia križovatky sa vertikálne centruje v rámci jednotlivej ohlášky. Ak sa na tabuli uvádzajú dve prípojky alebo dva uzly, zarávnávajú sa identifikácie doľava, ak sa uvádza jeden uzol a jedna prípojka, identifikácie sa vzájomne horizontálne centrujú.



Obrázok 75: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – dve prípojky



Obrázok 76: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – uzol a prípojka



Obrázok 77: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – dva uzly

Obsah tabule ako celok je horizontálne centrováný s rastrovými vzdialenosťami 4 E po oboch stranách.

### 7.1.4.3 Umiestnenie vedľa vozovky

Vyobrazenie oboch združených značiek je zhodné s vyobrazením základných ohlasovacích tabúľ prípojky alebo uzla, pozri vyššie.



Obrázok 78: Dvojitá ohlasovacia tabuľa vedľa vozovky

## 7.2 Križovatková predzvešť

### 7.2.1 Varianty

Križovatková predzvešť sa vyobrazuje rozdielne pri umiestnení vedľa vozovky, kedy je pásovo orientovaná a pri umiestnení nad vozovkou, kedy je pruhovo orientovaná.

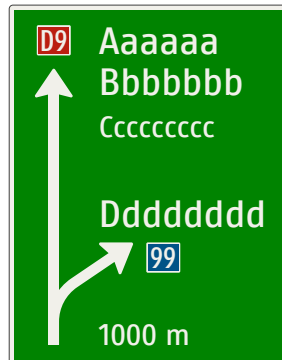
Ak má križovatka výjazd do kolektora s dvoma alebo troma samostatnými vetvami, resp. sa výjazdová vetva ďalej rozdeľuje, alebo ak sa jedná o križovatku s dvoma alebo troma výjazdmi z hlavného jazdného pásu vyznačuje sa tento fakt na križovatkovej predzvesti nasledovne:

- Na pásovo orientovaných značkách sa použije šípka typu 4b (ak ide o kolektor alebo rozdeľujúcu sa vetvu) resp. 4c (ak ide o výjazdy priamo z hlavného jazdného pásu). Každá koncová vetva sa vyznačí samostatne a má vlastnú hlavu šípky, ku ktorej sa pripája číslo cesty (ak je relevantné) a príslušiaci cieľový blok.
- Na pruhovo orientovanom značení sa informácia o delení vetiev alebo viacerých vetvách priamo neuvádza, výjazdové ciele sa však vyznačia tak, že vyššie sa nachádzajú ciele vo vzdialenejšej koncovej vetve (odbočenie „vľavo“) a pod nimi ciele v bližšej vetve (odbočenie „vpravo“). Navigácia do vetiev sa rieši na rozdeľovacej návesti a triediacej návesti.

## 7.2.2 Pásovo orientované vyobrazenie (prízemné značky)

### 7.2.2.1 Základný variant s jednoduchou výjazdovou vetvou

Obsah značky je horizontálne zarovnaný vľavo; pri dorovnaní na rastrový rozmer sa rozširuje/zužuje značka na pravej strane, pričom základná rastrová vzdialenosť od pravého lemovania je 6 E. Vertikálne je obsah umiestnený cez celú výšku značky so vzdialenosťou 4 E od horného a dolného lemovania; dĺžka priamej časti šípky sa prispôbuje obsahu.



Obrázok 79: Prízemná križovatková predzveštná značka

Na značke sa používa združená šípka typu 4a s dvoma hlavami. Nad hornú hlavu sa umiestňuje číslo diaľnice v priamom smere, vedľa pravej hlavy sa umiestňuje číslo cesty podradenej cestnej siete, na ktorú vedie prípojka (s výnimkou miestnych komunikácií).

Číslo diaľnice sa umiestňuje v pevnej vzdialenosti od horného lemu 4 E. Vzdialenosť od ľavého lemu je 6 E, ak je číslo diaľnice jednociferné (napr. D9) a 4,5 E, ak je číslo diaľnice dvojciferné (napr. D99). Ak sa uvádza číslo peážujúcej diaľnice (pozri článok 3.2.2.1), umiestňuje sa pod primárne číslo diaľnice, pričom platí, že hore sa umiestňuje číslo diaľnice, ktorá v uzli ukončujúcom peáž pokračuje priamo a dole sa umiestňuje číslo diaľnice, ktorá v danom uzli pokračuje v odbočujúcom smere.

Šípka 4a sa umiestňuje tak, že jej horná hlava je horizontálne centrovaná voči číslu diaľnice.

Číslo cesty podradenej cestnej siete, na ktorú prípojka smeruje, sa umiestňuje vpravo od pravej hlavy šípky tak, že je s touto hlavou zarovnané nahor. Ak sa uvádza viac čísel ciest (pozri 3.2.3.1), vzdialenosti medzi nimi sú 2 E.

Cieľové bloky pre priamy a odbočujúci smer a vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky sú zarovnané vľavo do jednej vertikálnej línie, ktorá je zároveň zarovnaná s ľavým vrcholom hlavy odbočujúcej šípky. Súčasne sa táto línia nachádza 7,5 E vpravo od čísla diaľnice, ak je toto číslo jednociferné (napr. D9) resp. 6 E vpravo od čísla diaľnice, ak je toto číslo dvojciferné (napr. D99). Toto zarovnanie vyplýva z definovaných rozmerov šípky 4a.

Cieľový blok v priamom smere sa vertikálne umiestňuje v hornej časti značky tak, že prvý cieľ je vzdialený 4,5 E od horného lemu, čo znamená, že je súčasne vertikálne zarovnaný s číslom diaľnice.

Cieľový blok v odbočujúcom smere sa vertikálne umiestňuje nad pravou (odbočovacou) hlavou šípky tak, že posledný cieľ je vzdialený 4 E od tejto hlavy. Vzájomná vzdialenosť medzi cieľovým blokom v priamom smere a cieľovým blokom v odbočujúcom smere je 15 E, pričom ide o rastrovú vzdialenosť. Súčasne sa musí dodržať vzdialenosť najmenej 16 E medzi cieľovým blokom v odbočujúcom smere a horným vrcholom priamej šípky.

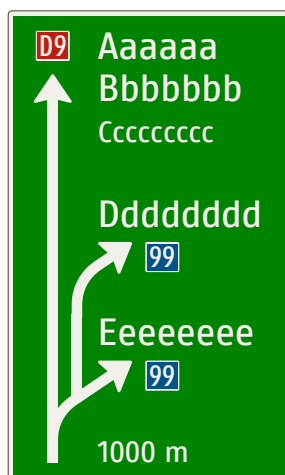
Vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky sa zarovnáva nadol s päťou šípky.

### 7.2.2.2 Variant s výjazdom do kolektora alebo rozdeľujúcej sa výjazdovej vetvy

Na značke sa používa združená šípka typu 4b s troma hlavami: jedna priama (horná) a dve odbočujúce (pravé). V prípade troch výjazdových vetiev z kolektora sa použije šípka 4b s celkom štyrmi hlavami.

Nad hornú hlavu sa umiestňuje číslo diaľnice v priamom smere, vedľa pravých hláv sa umiestňuje číslo cesty podradenej cestnej sieti, na ktorú vedie príslušná vetva (s výnimkou miestnych komunikácií). Typicky obe vetvy smerujú na tú istú cestu v rôznych smeroch; číslo cesty sa aj v takom prípade uvádza k obojstranným hlavám.

Číslo diaľnice sa umiestňuje rovnakým spôsobom ako v základnom prevedení pre jednu výjazdovú vetvu, rovnakým spôsobom sa tiež voči číslu diaľnice a spodnému lemu tabule umiestňuje združená šípka typ 4b. Číslo cesty podradenej cestnej sieti sa umiestňujú pri pravých hlavách šípky, rovnakým spôsobom ako v základnom prevedení pre jednu výjazdovú vetvu.



Obrázok 80: Prízemná križovatková predzvesť – variant s kolektorom

Taktiež sa rovnakým spôsobom umiestňujú cieľové bloky v priamom smere aj v odbočujúcich smeroch a vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky.

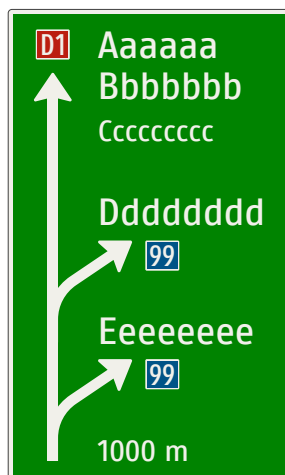
Vzdialenosť medzi spodným cieľovým blokom v odbočujúcom smere a číslom cesty prináležiacim k hornému cieľovému bloku v odbočujúcom smere je 12 E, pričom ide o rastrovú vzdialenosť. Ak sa číslo cesty pre horný blok neuvádza, vymeria sa namiesto toho vzdialenosť 20 E k hornému okraju hlavy šípky prináležiacej k hornému cieľovému bloku v odbočujúcom smere.

### 7.2.2.3 Variant s dvoma alebo viacerými výjazdmi priamo z hlavného jazdného pásu

Na značke sa používa združená šípka typu 4c s troma hlavami: jedna priama (horná) a dve odbočujúce (pravé). V prípade troch výjazdových vetiev z hlavného jazdného pásu sa použije šípka 4c s celkom štyrmi hlavami.

Vyobrazenie značky sa konštruuje rovnako ako variant s výjazdom do kolektora, používa sa však šípka typu 4c.

Použitie variantu s dvoma alebo viacerými výjazdmi priamo z hlavného jazdného pásu je zvláštnym prípadom, ktorý sa riadi ustanoveniami 5.8.4.



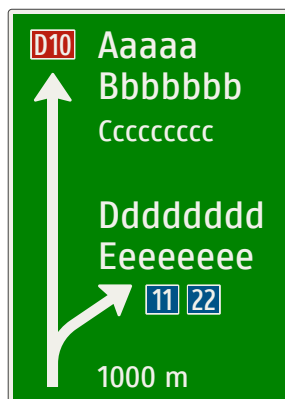
Obrázok 81: Prízemná križovatková predzvesť (prípojka) – variant s 2 výjazdmi z hlavného pásu

#### 7.2.2.4 Zvláštne prípady

Ak sa uvádzajú čísla peážujúcich diaľnic (pozri 3.2.2.1), umiestňujú sa nad sebou nad priamou hlavou šípky, pričom ich vzájomná vzdialenosť je 3 E. Čísla sú vertikálne centrované s prvým a druhým diaľkovým cieľom. V súlade so zásadou sklopenia sa vyššie uvádza číslo diaľnice, ktorá na konci peáže pokračuje rovno, vedľa tohto čísla sa nachádza diaľkový cieľ tejto diaľnice. Nižšie sa potom uvádza číslo diaľnice, ktorá na konci peážneho úseku odbočuje, vedľa tohto čísla sa nachádza jej diaľkový cieľ. Diaľkové medziciele sa v peážnom úseku nepoužívajú. Ak sa súčasne uvádza jednociferné aj dvojciferné číslo diaľnice, vyobrazia sa obe v rozmeroch pre dvojciferné čísla.



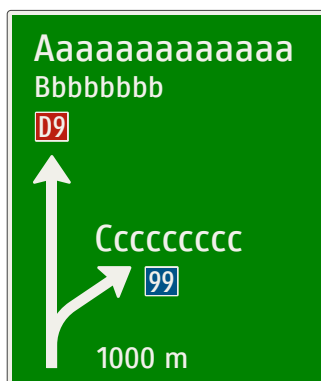
Obrázok 82: Čísla peážujúcich diaľnic na prízemnej križovatkovej predzvesti



Obrázok 83: Viacero odbočujúcich čísel ciest/diaľnic na prízemnej križovatkovej predzvesti

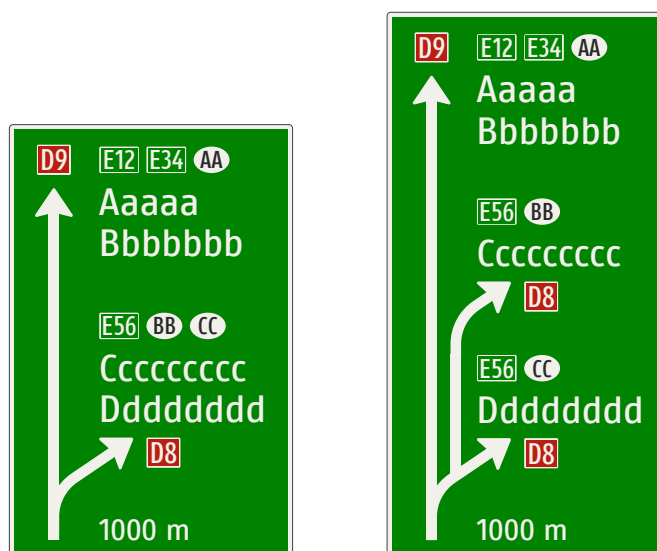
Ak sa uvádza viac čísel ciest resp. diaľnic na odbočení (pozri 3.2.3.1), umiestňujú sa vedľa seba vedľa odbočujúcej hlavy šípky, pričom ich vzájomná vzdialenosť je 2 E. Pre poradie čísel ciest platí zásada sklopenia; z toho vyplýva, že ako prvé sa vždy nachádza číslo bezprostredne pokračujúcej cesty.

Ak sa uvádza veľmi dlhý názov diaľkového cieľa, možno použiť alternatívne usporiadanie priameho cieľového bloku tak, že tento sa nachádza nad priamou hlavou šípky a číslom diaľnice v priamom smere. Vzdialenosť medzi číslom diaľnice a posledným cieľom v priamom smere je 4 E. Zároveň sa dĺžka priamej časti šípky musí prispôbiť tak, aby vzdialenosť medzi cieľovým blokom v odbočujúcom smere a horným vrcholom priamej šípky bola najmenej 16 E.



Obrázok 84: Alternatívne usporiadanie priameho cieľového bloku na prízemnej predzvesti

Bloky s číslami E-ciest a združenými MPZ sa na prízemných križovatkových predzvestiach uvádzajú ako prvý riadok príslušného cieľového bloku. Čísla E-ciest sa uvádzajú iba v prípade, ak sa v aspoň jednom odbočujúcom smere odbočuje na E-cestu. Združené MPZ možno uvádzať na odbočení iba v uzloch resp. v prípojkách, ktoré sú značené podľa pravidiel pre uzly (pozri 5.4.1).



Obrázok 85: Umiestnenie blokov s číslami E-ciest a združenými MPZ na prízemnej predzvesti

### 7.2.3 Pruho orientované vyobrazenie (portálové značky)

#### 7.2.3.1 Formáty

V prípade pruho orientovaného vyobrazenia sa používajú dva formáty: základný a vysoký.

Štandardne sa použije základný formát. Vysoký formát sa použije v nasledujúcich prípadoch:

- ak sa na odbočení uvádzajú ciele v 3 alebo viac riadkoch,
- ak sa v priamom smere uvádzajú ciele v 4 alebo viac riadkoch, pričom do tohto počtu sa započítava aj prípadný blok so združenými MPZ,

- ak sa na odbočení uvádza blok s číslami E-ciest a/alebo združenými MPZ,
- pri subtrakcii jazdných pruhov,
- vo zvláštnych prípadoch podľa 5.8, v ktorých sa požaduje vysoký formát,
- ak sa použitím vysokého formátu dosiahne menšia celková výška značky alebo lepšia čitateľnosť značky ako pri použití základného formátu s rovnakým obsahom.

V prieplete a v úseku dlhého odbočovacieho pruhu sa použije triediaci variant značky, pozri 7.2.4.

### 7.2.3.2 Základný formát

Obsah značky je horizontálne centrovanej; pri dorovnaní na rastrový rozmer sa rozširuje/zužuje značka rovnomerne na ľavej aj pravej strane. Vertikálne je obsah umiestnený cez celú výšku značky so vzdialenosťou 4 E od horného a dolného lemovania; výška šípok smerujúcich k číslam diaľnice v priamom smere sa prispôsobuje obsahu.

Na značke sa používa šípka typ 1a a združená šípka typ 3a; v prípade troj- a viacpruhového jazdného pásu tiež šípky typ 1b pre vnútorné jazdné pruhy. Nad hlavu šípky 1a a nad hornú hlavu šípky 3a sa umiestňuje číslo diaľnice v priamom smere, vedľa pravej hlavy šípky 3a sa umiestňuje číslo cesty resp. diaľnice na odbočení (s výnimkou miestnych komunikácií). Čísla ciest III. triedy sa obvykle neuvádzajú.

Čísla diaľnice sa umiestňujú v pevnej vzdialenosti od horného lemovania bola 4 E, pričom sú horizontálne centrovane voči hlave šípky.

Šípky sa umiestňujú tak, že ich päta je vzdialená 4 E od spodného lemovania. Celková výška šípok 1a a 3a nad ľavým a pravým pruhom sa upravuje tak, aby vyplnili výšky tabule; výška šípok 1b nad vnútornými pruhmi je fixná.

Ak sa v priamom smere neuvádza číslo diaľnice, výška šípok sa prispôsobuje tak, že sa ponechá voľné miesto a hlavy šípok sú vzdialené 12 E od horného lemovania.

*POZNÁMKA: Táto situácia je celkom výnimočná a prakticky môže nastať len na vyústení diaľnice do miestnej komunikácie, prípadne cesty III. triedy.*

Číslo diaľnice alebo cesty na odbočení sa umiestňuje vpravo od pravej hlavy šípky, pričom vertikálne zarovnanie k hlave šípky je nasledovné:

- v prípade jedného cieľa na odbočení je číslo diaľnice alebo cesty vertikálne centrovane k hornej hrane hlavy šípky,
- v prípade dvoch cieľov na odbočení je číslo cesty diaľnice alebo cesty vertikálne zarovnané nahor s hornou hranou hlavy šípky; takéto zarovnanie sa použije aj v prípade jedného cieľa, ak sa tým zníži celková výška značky.



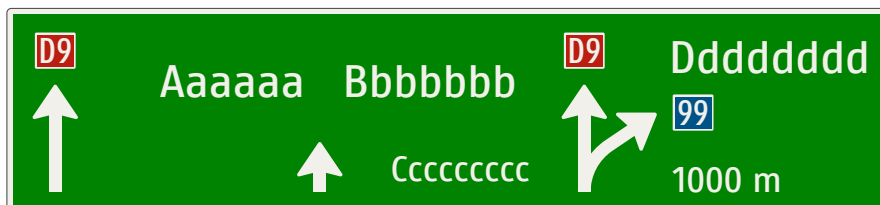
Obrázok 86: Portálové križovatkové predzvesti – základný formát



Ak je celková výška značky 55 E alebo viac, číslo cesty sa vertikálne centruje k hornej hrane hlavy šípky aj pri dvoch výjazdových cieľoch číslo cesty.

Cieľový blok pre priamy smer sa nachádza medzi ľavou a pravou priamou šípkou.

Na troj- a viacpruhovom jazdnom páse sa vnútorné jazdné pruhy vyznačujú krátkou šípkou 1b, ku ktorej sa nepriraduje číslo diaľnice. Názov nasledujúcej križovatky sa umiestňuje podľa 6.4.2, čo vo väčšine prípadov znamená umiestnenie medzi šípkou 3a a vľavo od nej umiestnenou šípkou 1b. Hlavný diaľkový cieľ a diaľkový medzicieľ sa prednostne na týchto značkách umiestňujú vedľa seba na jednom riadku.



Obrázok 87: Portálová križovatková predzvesť – základný formát, viacpruhový pás

Minimálna uvažovaná šírka cieľového bloku pre odbočujúci smer je 32 E. To znamená, že ak je názov cieľa resp. všetkých cieľov krátky, pri rozložení prvkov sa aj tak uvažuje šírka cieľového bloku 32 E a celková šírka tabule sa navrhne podľa tejto minimálnej šírky.



Obrázok 88: Portálová križovatková predzvesť – základný formát s úpravou šírky

Vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky sa vertikálne umiestňuje tak, že je zarovnaná nadol s päťou šípky. Horizontálne sa zarovnáva vľavo s číslom cesty a cieľovým blokom na odbočení.

Ak sa uvádzajú združené MPZ, vytvára sa pre ne v hornej časti samostatný informačný blok medzi číslami diaľnic umiestnenými nad ľavou a pravou priamou šípkou. Združené MPZ sú v základnom formáte prípustné len v priamom smere.

Čísla E-ciest sa v základnom formáte nesmú uvádzať.



Obrázok 89: Portálová križovatková predzvesť – základný formát so združenými MPZ



Obrázok 90: Portálová križovatková predzvesť – základný formát s dvoma číslami diaľnic a ciest

Ak sa uvádzajú čísla peážujúcich diaľnic (pozri 3.2.2.1), umiestňujú sa vedľa seba nad priamymi šípkami, pričom ich vzájomná vzdialenosť je 2 E. Číslo diaľnice, ktorá na konci peáže pokračuje rovno, sa uvádza z vonkajšej strany priameho cieľového bloku a číslo diaľnice, ktorá na konci peáže odbočuje, sa uvádza z vnútornej strany priameho cieľového bloku.

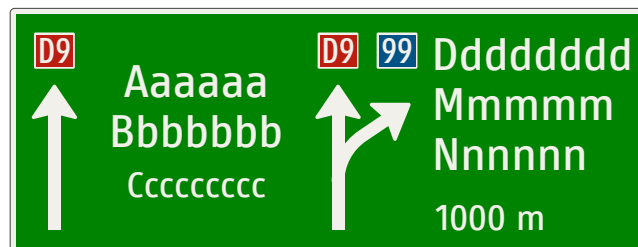
Ak sa uvádza viac čísel ciest resp. diaľnic na odbočení (pozri 3.2.3.1), umiestňujú sa vedľa seba vedľa odbočujúcej hlavy šípky, pričom ich vzájomná vzdialenosť je 2 E. Pre poradie čísel ciest platí zásada sklopenia; z toho vyplýva, že ako prvé sa vždy nachádza číslo bezprostredne pokračujúcej cesty.

### 7.2.3.3 Vysoký formát

Vysoký formát sa vyhotovuje podobne ako základný formát, aplikujú sa však nasledujúce odlišnosti.

Na značke sa namiesto združenej šípky 3a používa združená šípka 3b. Číslo diaľnice alebo cesty na odbočení sa vertikálne zarovnáva s číslami diaľnic v priamom smere a horizontálne sa umiestňuje vpravo od čísla diaľnice nad priamou hlavou združenej šípky 3b, pričom je od tohto čísla diaľnice vzdialené 4 E. Číslo cesty na odbočení sa tak nachádza nad odbočujúcou hlavou šípky 3b vo vertikálnej vzdialenosti 7,5 E, pričom je vyosené 1,5 E doprava.

Blok odbočujúcich cieľov sa umiestňuje 4 E vpravo od čísla cesty na odbočení, pričom sa vertikálne zarovnáva asymetricky medzi horným lemovaním a údajom o vzdialenosti ku križovatke.



Obrázok 91: Portálová križovatková predzvesť – vysoký formát

Vo vysokom formáte sa uvažuje minimálna šírka cieľového bloku pre odbočujúci smer 38,5 E. Ak je názov cieľa resp. všetkých cieľov krátky, pri rozložení prvkov sa aj tak uvažuje šírka cieľového bloku 38,5 E a celková šírka tabule sa navrhne podľa tejto minimálnej šírky. Od minimálnej šírky cieľového bloku možno upustiť pri priestorových obmedzeniach, napr. pri triedenej združenej subtrakkii.



Obrázok 92: Portálová križovatková predzvesť – vysoký formát s úpravou šírky



Obrázok 93: Portálová križovatková predzvesť – vysoký formát s blokmi E-ciest a združenými MPZ

Združené MPZ v priamom smere sa umiestňujú rovnakým spôsobom ako v základnom formáte. Okrem toho možno v uzloch a tiež v prípojkách značených podľa pravidiel pre uzly (pozri 5.4.1) značiť

združené MPZ aj na odbočení; v prípade, že sa jedná o križovatku s E-cestou, značia sa tiež čísla E-ciest. Bloky s číslami E-ciest a združenými MPZ sa umiestňujú vertikálne centrované s číslami diaľnic a ciest, t.j. vzdialené 4,5 E od horného lemovania. Horizontálne sa umiestňujú rovnako ako cieľový blok, nad ktorým sa uvádzajú, pričom minimálna vzdialenosť od čísla diaľnice na odbočení je 3,5 E.

Údaj o vzdialenosti ku križovatke sa zarovnáva doľava s cieľovým blokom odbočujúcich cieľov a nachádza sa 4 E nad spodným lemovaním.

V prípade vysokého odbočujúceho cieľového bloku, napr. pri viac ako 3 cieľoch alebo pri viac ako 2 cieľoch a súčasnom použití bloku s číslami E-ciest a/alebo združenými MPZ, sa údaj o vzdialenosti umiestni alternatívne, ak sa tým dosiahne zníženie výšky značky a súčasne nie sú šírkové obmedzenia, ktoré by alternatívnomu umiestneniu bránili. Pri alternatívnom umiestňovaní údaj o vzdialenosti ku križovatke sa tento nachádza 3 E vpravo od päty združenej šípky 3b; cieľový blok sa umiestni 4 E vpravo od údaje o vzdialenosti a poloha čísla diaľnice alebo cesty na odbočení sa odvodí od umiestnenia cieľového bloku (4 E alebo 3,5 E vľavo od cieľového bloku, podľa toho, či sa používa blok s číslami E-ciest/MPZ alebo nie). Údaj o vzdialenosti sa v tomto prípade uvádza v písme Tern Narrow a pri vzdialenostiach od 1000 do 3000 metrov sa údaj uvádza v desatinách kilometra (1 km, 1,1 km, 1,2 km až 2,9 km).

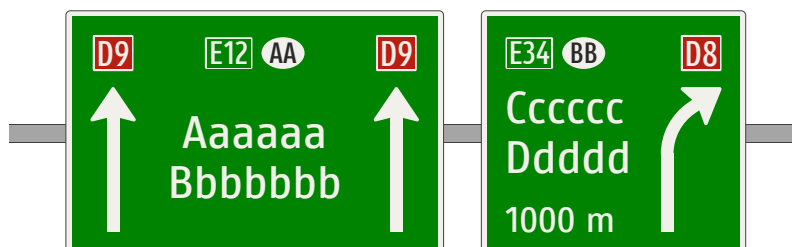


Obrázok 94: Alternatívne umiestnenie údaj o vzdialenosti – bez čísel E-ciest/MPZ

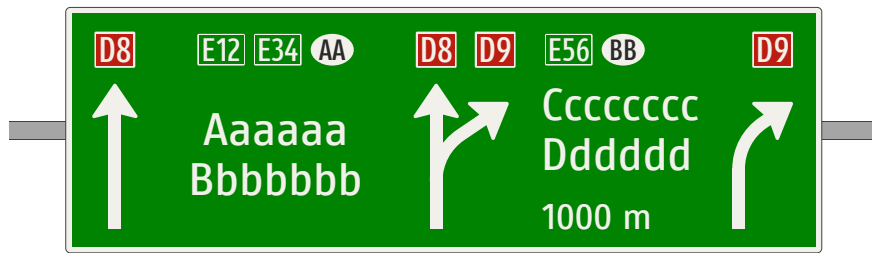


Obrázok 95: Alternatívne umiestnenie údaj o vzdialenosti – s číslami E-ciest/MPZ

V prípade subtrakcie jazdných pruhov sa pre jazdný pruh, ktorý sa v križovatke mení na odbočovací, používa šípka typu 2. Podľa spôsobu väzby medzi jazdnými pruhmi a cieľovými blokmi (čistá subtrakcia, združená subtrakcia, triedená združená subtrakcia) sa križovatková predzvesť podľa 3.3.3 rozdeľuje alebo nerozdeľuje na samostatné tabule.



Obrázok 96: Portálová križovatková predzvesť – čistá subtrakcia



Obrázok 97: Portálová križovatková predzvesť – združená subtrakcia



Obrázok 98: Portálová križovatková predzvesť – združená subtrakcia s triedením smerov

#### 7.2.4 Triediaci variant križovatkovej predzvesti

V prieplete a v úseku dlhého odbočovacieho pruhu sa pruhovo orientovaná križovatková predzvesť vyobrazuje s výlučne priamymi šípkami. Vyobrazenie v zásade zodpovedá vysokému formátu pri použití šípok typu 1a namiesto šípok typov 2 a 3b.

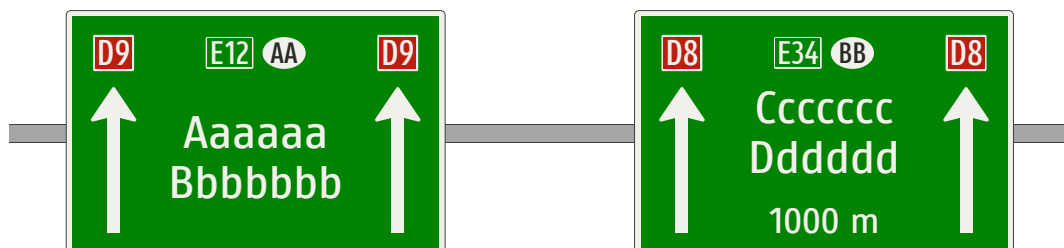
Pre rozdelenie resp. nerozdelenie takejto predzvesti platia pravidlá podľa 3.3.3. Ak sa používa združený variant, nad šípku typu 1a, ktorá nahradzuje šípku typu 3b sa umiestňujú čísla diaľnic resp. číslo diaľnice a cesty pre priamy aj odbočujúci smer, spoločne horizontálne vycentrované k šípke, pričom ich vzájomná vzdialenosť je 2 E.

Bloky s číslami E-ciest a MPZ nad 2- a viacpruhovými cieľovými blokmi sa horizontálne centrujú voči číslam ciest resp. diaľnic nad šípkami. Pre horizontálne centrovanie cieľových blokov platí, že sa centrujú voči šípkam, medzi ktorými sú umiestnené, ak vertikálne nezasahujú do priestoru medzi číslami diaľnic/ciest nad týmito šípkami; ak do tohto priestoru zasahujú, centrujú voči číslam ciest/diaľnic.

Vzdialenosť k referenčnému bodu sa na križovatkovej predzvesti v triediacom variante uvádza iba v prípade, ak je viac ako 500 metrov po zaokrúhlení.



Obrázok 99: Triediaci variant križovatkovej predzvesti – čistý prieplet



Obrázok 100: Triediaci variant križovatkovej predzvesti – čistý prieplet 2+2 pruhu



Obrázok 101: Triediaci variant križovatkovej predzvesti – združený prieplet



Obrázok 102: Triediaci variant križovatkovej predzvesti – združený prieplet s oddelením smerov

### 7.2.5 Vzťah medzi obsahom prvej a druhej predzvesti

Ak sa pred križovatkou používajú dve predzvesti, sú obe rovnaké, s výnimkou vzdialenosti k referenčnému bodu križovatky. Druhá predzvešť teda opakuje obsah prvej predzvesti.

Ak sa však pri použití pruhovo orientovaného značenia líši šírkové usporiadanie medzi prvou a druhou predzvešťou, líši sa vyobrazenie predzvestí, najmä použitím iným šípok. Pritom môže dôjsť k rozdeleniu cieľového bloku z prvej predzvesti na dva, príp. aj viac cieľových blokov na druhej predzvesti. V zmysle zásady continuity nesmú žiadne ciele ubudnúť, môžu však pribudnúť.

## 7.3 Križovatková návesť

### 7.3.1 Varianty

Križovatkové návěsti majú dva varianty:

1. jednoduchá križovatková návesť – uvádza iba ciele na odbočení a je pásovo orientovaná,
2. úplná križovatková návesť – uvádza ciele v priamom smere aj na odbočení a je pruhovo orientovaná.

Výber variantu uvádzajú 5.3.4.4 a 5.4.4.3.

### 7.3.2 Jednoduchá pruhovo orientovaná návesť

#### 7.3.2.1 Varianty

Jednoduchá pruhovo orientovaná križovatková návesť je pásovo orientovaná. Obsahuje dva informačné bloky: blok so šípkou typu 5c a číslom cesty (ak sa uvádza) a cieľový blok.

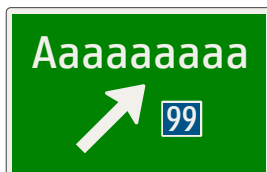
Blok so šípkou a číslom cesty sa uvádza buď pod cieľovým blokom alebo vľavo od cieľového bloku.

Variant so šípkou pod cieľovým blokom sa používa pri 1 výjazdovom cieľi, variant so šípkou vľavo od cieľového bloku sa používa pri 3 a viac výjazdových cieľoch. Ak sa na značke vyznačujú dva výjazdové ciele, vyberie sa variant, ktorý je výhodnejší z hľadiska rozmerov – pri krátkych názvoch cieľov sa obvykle vyberá variant so šípkou vľavo od cieľového bloku, v opačnom prípade variant so šípkou pod cieľovým blokom.

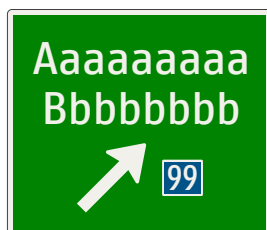
#### 7.3.2.2 Variant so šípkou pod cieľovým blokom

Cieľový blok sa nachádza v hornej časti značky je horizontálne centrováný. Rastrová vzdialenosť k hornému lemovaniu je 5 E a rastrová vzdialenosť k bloku so šípkou a číslom cesty je 3,5 E.

Blok so šípkou 5c a číslom cesty sa nachádza v dolnej časti značky. Číslo cesty sa nachádza vpravo od šípky, pričom horizontálna vzdialenosť medzi šípkou a číslom cesty je 3,5 E. Blok ako celok sa horizontálne centruje a vertikálne sa umiestňuje 4 E od spodného lemovania.

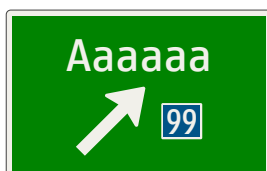


Obrázok 103: Jednoduchá križovatková návesť – šípka pod cieľovým blokom, 1 cieľ



Obrázok 104: Jednoduchá križovatková návesť – šípka pod cieľovým blokom, 2 ciele

Minimálna šírka značky je 57,5 E; ak je cieľový blok užší, upraví sa značka na túto minimálnu šírku.

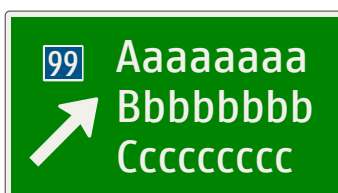


Obrázok 105: Jednoduchá križovatková návesť – šípka pod cieľovým blokom, úprava na minimálnu šírku

### 7.3.2.3 Variant so šípkou vľavo od cieľového bloku

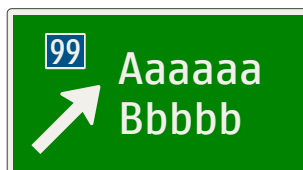
Blok so šípkou 5c a číslom cesty sa nachádza v ľavej časti značky. Číslo cesty sa nachádza nad šípkou, pričom vertikálna vzdialenosť medzi šípkou a číslom cesty je 3,5 E. Blok ako celok sa vertikálne centruje a horizontálne sa umiestňuje 4 E od ľavého lemovania.

Cieľový blok sa nachádza vpravo od bloku so šípkou a číslom cesty, pričom vzdialenosť medzi blokmi je 4 E. Cieľový blok je horizontálne zarovnaný doľava a vertikálne centrovanej.



Obrázok 106: Jednoduchá križovatková návesť – šípka vľavo od cieľového bloku

Minimálna šírka značky je 65 E; ak je cieľový blok užší, upraví sa značka na túto minimálnu šírku.



Obrázok 107: Jednoduchá križovatková návesť – šípka vľavo od cieľového bloku, úprava na minimálnu šírku

### 7.3.3 Úplná križovatková návesť

#### 7.3.3.1 Skladba návesti

Vzhľadom na umiestnenie v referenčnom bode križovatky, kde už sú všetky pruhy rozdelené do jednotlivých smerov, sa úplná križovatková návesť skladá z minimálne dvoch samostatných tabúl: tabuľa pre priamy smer a tabuľa pre odbočenie. V prípadoch ďalšieho rozdeľovania smerov, typicky predbežného triedenia do 2-pruhovej vetvy, sa značka môže skladať aj z viac ako dvoch tabúl.

#### 7.3.3.2 Formáty

Úplná pruhovo orientovaná križovatková návesť sa môže vyobraziť v dvoch alternatívnych formátoch:

- základný formát s použitím šípok typu 1b (priamo) a 5b (odbočenie) pod cieľovým blokom,
- vysoký formát s použitím šípok typu 1a (priamo) a typu 5a (odbočenie) vedľa cieľového bloku.

Na jednopruhovými tabuliach sa použije základný formát pri najviac 2 cieľoch, vysoký formát pri viac ako 2 cieľoch. Vzhľadom na šírkové obmedzenia možno použiť základný formát aj pri viac ako 2 cieľoch, ak je potrebné zobrazit' dlhé názvy cieľov. Taktiež sa môže pre lepšiu čitateľnosť použiť vysoký formát pri dvoch cieľoch, ak sú názvy cieľov krátke, alebo ak sa tým dosiahnu nižšie rozmery značiek.

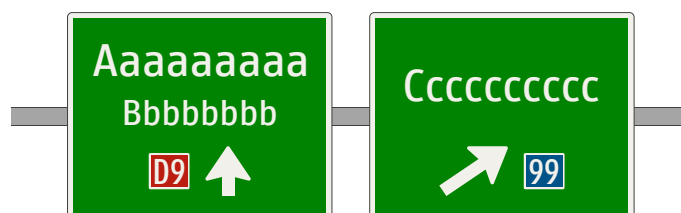
Na 2- a viacpruhových tabuliach sa vždy použije vysoký formát.

Formáty pre priamy smer a odbočenie možno kombinovať, avšak za nasledujúcich podmienok:

1. všetky tabule pre priamy smer majú rovnaký formát,
2. všetky tabule pre odbočenie majú rovnaký formát,
3. ak sú tabule pre odbočenie vo vysokom formáte, musia sa vo vysokom formáte vyobraziť aj tabule pre priamy smer.

#### 7.3.3.3 Základný formát

Na každej tabuli sa v základnom formáte nachádzajú dva informačné bloky: v hornej časti cieľový blok a v spodnej časti šípka typu 1b (pre priamy smer) alebo 5b (pre odbočenie) a číslo diaľnice alebo cesty. Číslo diaľnice sa umiestňuje po ľavej strane šípky 1b, ak sa jedná o ľavú tabuľu, inak vpravo. Číslo diaľnice alebo cesty sa umiestňuje na tej strane šípky 5b, do ktorého šípka smeruje. Minimálna šírka značky je 50 E; ak je cieľový blok príliš úzky, upraví sa značka na tento minimálny rozmer.



Obrázok 108: Úplná križovatková návesť: priamy smer aj odbočenie v základnom formáte

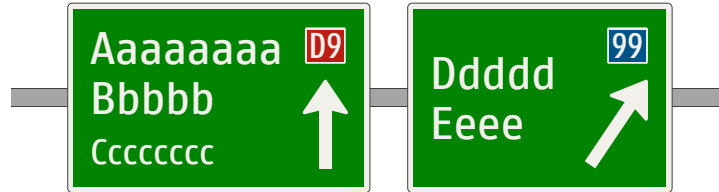
Vzhľadom na to, že základný formát je prípustný iba pre jednopruhovú tabuľu (pozri vyššie), je jeho použitie pri úplnej križovatkovej návesti zriedkavé. Typicky sa použije na diaľnici v polovičnom profile, môže sa však vyskytnúť v ďalších atypických situáciách, napríklad ak sa diaľnica končí subtrakciou.



Obrázok 109: Úplná križovatková návesť v základnom formáte: atypická križovatka

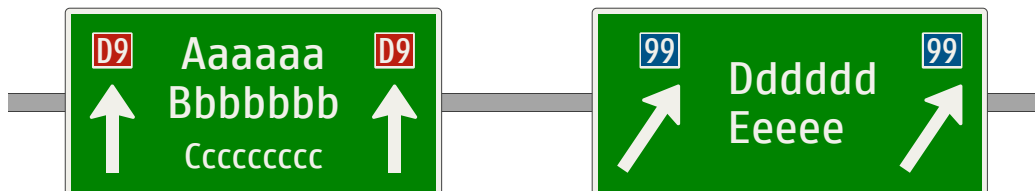
### 7.3.3.4 Vysoký formát

Jednopruhové tabule sa vyobrazujú so šípkami 1a alebo 5a vpravo alebo vľavo od cieľového bloku: poloha šípok sa volí tak, aby boli v rámci priečného rezu rozmiestnené rovnomerne. Cieľový blok je horizontálne zarovnaný doľava a vertikálne centrován. Minimálne rozmery značky sú 58 E x 40 E; ak je cieľový blok príliš úzky alebo nízky, upraví sa značka na požadovanú minimálnu šírku alebo výšku.



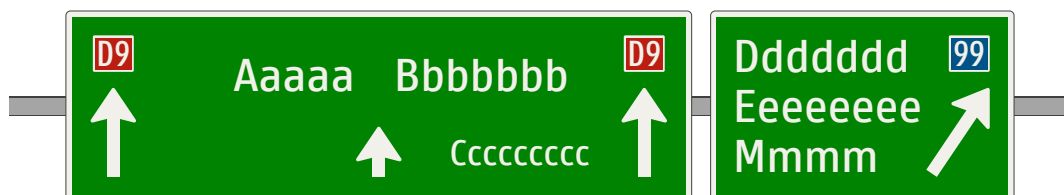
Obrázok 110: Úplná križovatková návesť vo vysokom formáte (1+1 pruh)

Dvojpruhové tabule sa vyobrazujú so šípkami 1a alebo 5a po oboch stranách značky, medzi ktorými sa nachádza cieľový blok. Ten je ako celok horizontálne centrován tak, aby voľné priestory po oboch stranách mali rovnakú plochu; pre priamy smer sú horizontálne zarovnané aj ciele vnútri bloku, pre odbočujúci smer sú ciele v cieľovom bloku zarovnané doľava. Obsah značky je horizontálne centrován; pri dorovnaní na rastrový rozmer sa rozširuje/zužuje značka rovnomerne na ľavej aj pravej strane. Vertikálne je obsah umiestnený cez celú výšku značky so vzdialenosťou 4 E od horného a dolného lemovania; výška šípok sa prispôsobuje obsahu.



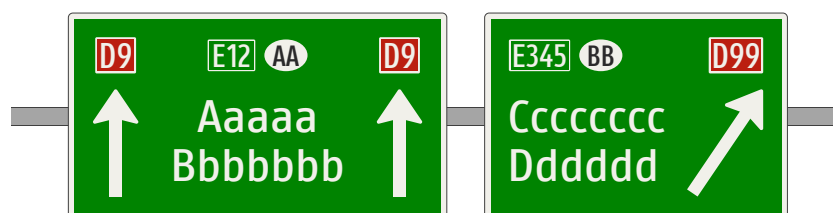
Obrázok 111: Úplná križovatková návesť vo vysokom formáte (2+2 pruhy)

Na trojpruhových blokoch sa vnútorné jazdné pruhy vyznačujú šípkami typu 1b, ku ktorej sa nepriraduje číslo diaľnice; v prípade odbočujúceho smeru sa použije šípka 5a o výške 11 E. Názov nasledujúcej križovatky v priamom smere sa umiestňuje podľa 6.4.2, čo vo väčšine prípadov znamená umiestnenie medzi pravou šípkou 1a a vľavo od nej umiestnenou šípkou 1b. Hlavný diaľkový cieľ a diaľkový medzicieľ sa prednostne na týchto značkách umiestňujú vedľa seba na jednom riadku.



Obrázok 112: Úplná križovatková návesť vo vysokom formáte (3+1 pruh)

Ak sa používa blok s číslami E-ciest a/alebo združenými MPZ, zarovnáva sa tento vertikálne s číslami diaľnic resp. ciest, t.j. je vzdialený 4,5 E od horného lemovania. Horizontálne sa zarovnáva rovnakým spôsobom ako pod ním umiestnený cieľový blok.



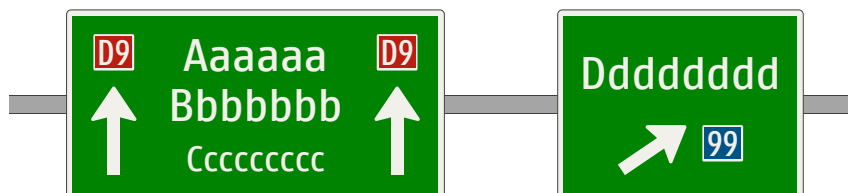
Obrázok 113: Úplná križovatková návesť vo vysokom formáte s blokmi s číslami E-ciest a MPZ



### 7.3.3.5 Kombinácia formátov

V zmysle 7.3.3.2 možno kombinovať formáty tak, že pre tabuľu (resp. tabule) v priamom smere sa použije vysoký formát a pre tabuľu (resp. tabule) na odbočení základný formát.

Typicky sa takáto kombinácia použije v prípadoch, kde je pre priamy smer 2- alebo viacpruhová tabuľa vo vysokom formáte a 1-pruhová tabuľa nad odbočovacím pruhom, pričom na základe počtu cieľov na odbočení, resp. na základe ich šírky sa pre odbočenie volí základný formát.



Obrázok 114: Úplná križovatková návěst' v kombinovanom formáte (2+1 pruh)

### 7.3.3.6 Triedenie do dvoj- alebo viacpruhových vetiev

Ak sa v prípade dvojpruhovej vetvy zabezpečuje triedenie vozidiel do rôznych smerov na odbočení, používa sa viac tabúľ pre odbočenie, pričom typicky ide o 1-pruhové tabule. V takomto prípade majú obe (všetky) tabule pre odbočenie rovnakú šírku aj výšku.

Vzhľadom na šírkové obmedzenia takýchto tabúľ sa podľa potreby môže zvoliť základný formát a kombinovať sa s vysokým formátom v priamom smere, a to aj v prípade viac ako dvoch cieľov v odbočujúcom cieľovom bloku. Pri pomerne úzkych cieľových blokoch sa naopak môže zvoliť vysoký formát aj pri jednom alebo dvoch cieľoch v odbočujúcom cieľovom bloku, najmä v prípade, ak sa používa tiež blok s číslami E-ciest alebo združenými MPZ. Musí sa však vždy dodržať zásada, že všetky tabule na odbočení majú rovnaký formát (pozri 7.3.3.2).

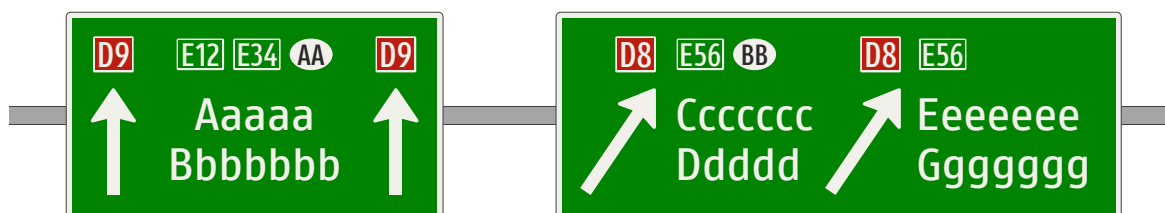


Obrázok 115: Triedenie na odbočení v základnom formáte



Obrázok 116: Triedenie na odbočení vo vysokom formáte

Ak sa odbočenie triedi tak, že pre jeden zo smerov sú určené oba (všetky) pruhy a pre druhý zo smerov len jeden z pruhov, musí sa toto vyznačiť na spoločnej tabuli a použiť vysoký formát.



Obrázok 117: Komplexné triedenie na odbočení

## 7.4 Nepriama návесьť

### 7.4.1 Skladba značky

Bez ohľadu na spôsob umiestnenia (prízemne, nad vozovkou) a z toho vyplývajúceho rozloženia značky, sa nepriama návесьť skladá z dvoch základných plôch:

1. **referenčná plocha** – uvádza názov výjazdového cieľa/cielov a vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky, resp. aj integrované číslo výjazdu (len v horizontálnom usporiadaní, pozri nižšie),
2. **informačná plocha** – uvádza doplnkové ciele.

Farba informačnej plochy je určená druhmi uvádzaných cieľov, pozri 6.2.1.

Na referenčných plochách nepriamych návěstí sa uvádzajú blízke ciele predtým uvedené na križovatkovej predzvesti. Zo zásad voľby a použitia blízkych a doplnkových cieľov vyplýva, že na referenčnej ploche sa môžu nachádzať najviac dva ciele (pozri 4.3.4 a 4.3.5).

Ak sa použije jedna nepriama návесьť, uvedú sa blízke ciele z predzvesti nasledovne:

- V prípade, že v prípojke je viac výjazdových vetiev do podradenej cestnej siete, či už cez kolektor, rozdelením odbočujúcej vetvy alebo priamo z hlavného jazdného pásu, uvedú sa tie blízke ciele z predzvesti, ktoré sú referenčnými pre tú z vetiev, ktorá smeruje k všetkým vyznačeným doplnkovým cieľom.
- V prípade, že v prípojke je jediná výjazdová vetva, uvedú sa všetky blízke ciele z predzvesti.

Ak sa použijú dve nepriame návести, uvedú sa blízke ciele z predzvesti nasledovne:

- V prípade, že každá z dvojice nepriamych návěstí slúži pre jednu z dvojice výjazdových vetiev v križovatkovej predzvesti, rozdelia sa blízke ciele na prvú a druhú tabuľu, podľa toho, ku ktorej vetve prináležia. Platí, že prvá z dvojice nepriamych návěstí sa vzťahuje k bližšej z oboch výjazdových vetiev a druhá z dvojice k vzdialenejšej výjazdovej vetve.
- V prípade, že obe nepriame návести slúžia pre jednu výjazdovú vetvu, uvedú sa na oboch návestiach všetky blízke ciele z križovatkovej predzvesti.

V prípade informačnej plochy obsahujúcej sídelné a/alebo miestne ciele sa zvláštne a turistické ciele uvádzajú v subplochách. Používa sa jedna subplocha pre všetky zvláštne ciele a jedna subplocha pre všetky turistické ciele.

V prípade informačnej plochy neobsahujúcej sídelné a/alebo miestne ciele sa zvláštne ciele uvádzajú priamo na tejto ploche a turistické ciele uvádzajú v jednej spoločnej subploche. V prípade informačnej plochy obsahujúcej výlučne turistické ciele sa tieto uvádzajú priamo na tejto ploche.

Nepriame návести nemajú lemovanie ani žiadny deliaci prúžok či iné oddelenie referenčnej a informačnej plochy. Nepriame návести s informačnou plochou bielej farby však obsahujú vymedzujúci prúžok po troch vonkajších stranách informačnej plochy, pozri 6.9.

### 7.4.2 Formáty

Nepriame návести sa môžu vyobrazovať v dvoch formátoch:

- vertikálny formát s umiestnením referenčnej a informačnej plochy nad sebou,
- horizontálny formát s umiestnením referenčnej a informačnej plochy vedľa seba.

Pri umiestnení značky vedľa vozovky sa používa výlučne vertikálny formát.

Pri umiestnení značky nad vozovkou sa obvykle používa horizontálny formát, môže sa však použiť vertikálny formát, ak sa uvádzajú najviac 2 doplnkové ciele. V prípadoch podľa 5.3.2.3, keď sa používajú dve križovatkové predzvesti a je potrebné umiestniť dve nepriame návести vedľa seba na portáli, použije sa vertikálny formát, pričom je možné vyznačiť na každej z oboch návěstí najviac 3 doplnkové ciele, z toho spolu najviac 2 zvláštne alebo turistické ciele.

### 7.4.3 Vertikálny formát

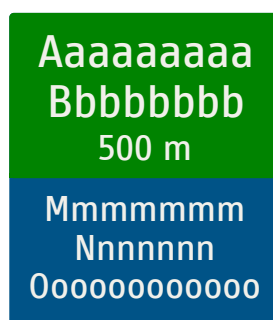
Vo vertikálnom formáte sú referenčná a informačná plocha umiestnené nad sebou: referenčná plocha nachádza v hornej časti značky a informačná plocha v dolnej časti. Číslo výjazdu sa uvádza na samostatnej prídavnej tabuľke umiestnenej vpravo hore.

Značka ako celok je vertikálne zarovnaná nahor. Pri dorovnaní na rastrový rozmer sa tabuľa zväčšuje resp. znižuje smerom nadol, pričom rastrová vzdialenosť od dolného okraja tabule je 4 E.

Na referenčnej ploche sa uvádzajú referenčné blízke ciele a vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky. Prvý blízky cieľ je vertikálne vzdialený od horného okraja tabule 5 E. Informácia o vzdialenosti k referenčnému bodu križovatky sa vyobrazuje vo výške písma 5,5 E a je vertikálne odsadená 4 E od bloku blízkych cieľov aj od spodného okraja referenčnej (zelenej) plochy. Blok referenčných blízkych cieľov aj vzdialenosť ku križovatke sú horizontálne centrovane.



Obrázok 118: Nepriama návesť – vertikálny formát

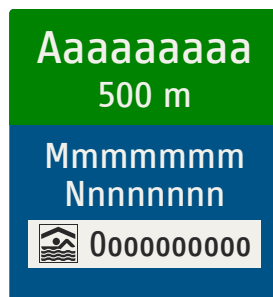


Obrázok 119: Nepriama návesť – vertikálny formát s dvoma cieľmi v referenčnej ploche

Na informačnej ploche sa nachádza blok doplnkových cieľov. Výška písma na tejto ploche je 5,5 E.

Sídlné a miestne ciele na informačnej ploche modrej farby sú horizontálne centrovane. Zvláštne resp. turistické ciele na ploche bielej resp. hnedej farby, ako aj v subplochách sa zarovnávajú takto:

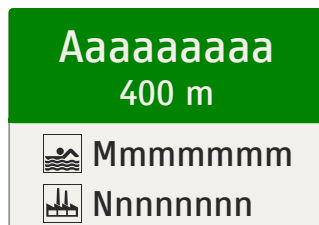
- Celý cieľový blok, resp. subplocha, je horizontálne centrovany.
- Samotné ciele vo vnútri cieľového bloku alebo subplochy sú však zarovnané doľava, a to tak, aby jednotlivé významové symboly zvláštnych cieľov resp. piktogramy turistických cieľov boli zarovnané v jednej línii nad sebou.



Obrázok 120: Nepriama návesť – vertikálny formát so subplochou

Ak sa na informačnej ploche modrej farby nachádzajú zvláštne aj turistické ciele, umiestnia sa do dvoch subplôch, pričom v hornej subploche sa uvádzajú zvláštne ciele a v dolnej subploche turistické ciele. Šírka oboch subplôch je zhodná a prispôbuje sa šírke subplochy so širším obsahom.

Ak sa zvláštne alebo turistické ciele uvádzajú priamo na informačnej ploche (pozri 7.4.1), ich rozmiestnenie je rovnaké ako v prípade uvádzania v subploche, pričom pre umiestnenie cieľového bloku v rámci informačnej plochy platí posledný odsek 6.4.8.3.



Obrázok 121: Nepriama návěst' – vertikálny formát s bielou informačnou plochou

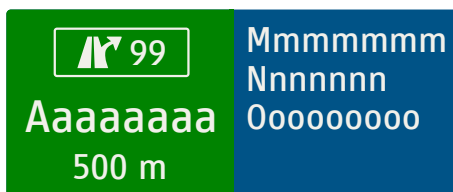
Minimálne rozmery značky vo vertikálnom formáte sú 60 x 50 E. Minimálna výška informačnej plochy je 23 E. Ak je šírka cieľov v oboch plochách menšia resp. počet cieľov v informačnej ploche je menej ako dva, upravia sa rozmery značky resp. informačnej plochy na uvedené minimálne rozmery.



Obrázok 122: Nepriama návěst' – vertikálny formát s úpravou na minimálne rozmery

#### 7.4.4 Horizontálny formát

V horizontálnom formáte sú referenčná a informačná plocha umiestnené vedľa seba: referenčná plocha sa nachádza v ľavej časti značky a informačná plocha v pravej časti značky. Číslo výjazdu je integrované do referenčnej plochy.



Obrázok 123: Nepriama návěst' – horizontálny formát

V referenčnej ploche sa nachádzajú tri obsahové bloky: hore sa nachádza integrovaná subplocha s číslom výjazdu, v strede názov blízkeho cieľa a dole vzdialenosť k referenčnému bodu križovatky. Obsah referenčnej plochy je horizontálne centrováný s rastrovými vzdialenosťami k ľavému okraju tabule a k informačnej ploche 4 E.

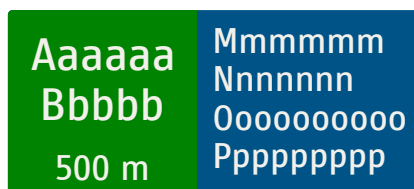
Číslo exitu sa integruje do značky formou subplochy zelenej farby (t.j. rovnakej ako základná plocha) s bielym rámčekom. Subplocha má pevné rozmery 30 E x 11 E, s hrúbkou rámčeka 0,5 E a zaoblením rohov 0,75 E. Subplocha sa umiestňuje vo vertikálnej vzdialenosti 4 E od horného okraja tabule, pričom ide o rastrovú vzdialenosť.

V subploche sa nachádzajú vedľa seba významový symbol výjazdu (vľavo) a číslo výjazdu (vpravo), pričom vzájomná horizontálna vzdialenosť medzi nimi je 2 E. Rozmery významového symbolu sú 9,8 E x 7 E. Číslo výjazdu sa uvádza písmom veľkosti 5,5 E. Blok významového symbolu a čísla výjazdu je horizontálne aj vertikálne centrováný vo vnútri subplochy.

Cieľový blok s referenčným blízkym cieľom sa nachádza v strednej časti referenčnej plochy. Vertikálne je centrován medzi subplochou s číslom výjazdu aj od vzdialenosti ku križovatke. Vzdialenosť od susedných blokov je 5 E, pričom ide o rastrovú vzdialenosť.

Vzdialenosť ku križovatke sa uvádza v spodnej časti referenčnej plochy vo veľkosti písma 5,5 E. Blok sa umiestňuje vo vertikálnej vzdialenosti 4 E od spodného okraja tabule (rastrová vzdialenosť) a horizontálne sa centruje v rámci referenčnej plochy.

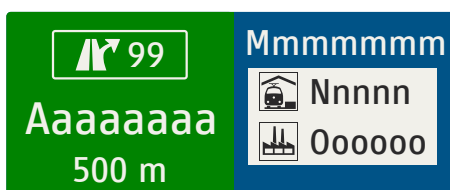
Ak sa na značke uvádza viac ako jeden referenčný blízký cieľ, vypúšťa sa z referenčnej plochy integrované číslo exitu a na príslušnej značke sa vôbec neuvádza.



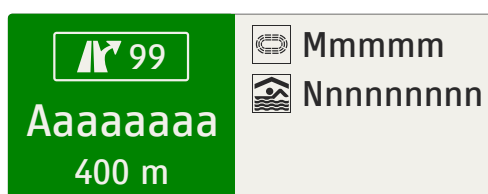
Obrázok 124: Nepriama návесь – horizontálny formát s dvoma referenčnými cieľmi

Na informačnej ploche sa nachádza blok doplnkových cieľov. Výška písma na tejto ploche je 5,5 E. Cieľový blok ako celok je horizontálne centrován s rastrovými vzdialenosťami k referenčnej ploche a pravému okraju tabule 3 E, pričom ciele v bloku sú zarovnané doľava. Vertikálne sa cieľový blok umiestňuje vo vzdialenosti 4 E od horného okraja tabule a rastrová vzdialenosť k spodnému okraju tabule je 4 E.

Vo vnútri cieľového bloku doplnkových cieľov sú všetky ciele aj subplochy zarovnané doľava. Pre šírku dvojice subplôch a pre umiestňovanie zvláštnych resp. turistických cieľov priamo na informačnú plochu bielej alebo hnedej farby platia analogicky ustanovenia predchádzajúceho článku.

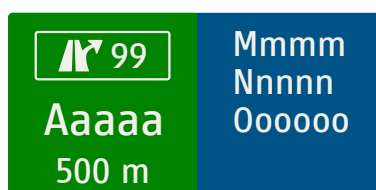


Obrázok 125: Nepriama návесь – horizontálny formát so subplochou



Obrázok 126: Nepriama návесь – horizontálny formát s bielou informačnou plochou

Minimálna výška nepriamek návěsti v horizontálnom formáte je 40 E. Šírky referenčnej a informačnej plochy musia byť rovné alebo väčšie ako výška tabule. Ak na základe šírky resp. počtu cieľov vychádzajú menšie rozmery plôch, upravujú sa tieto rozmery na uvedené minimálne rozmery.



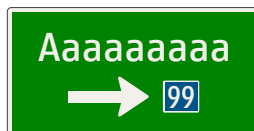
Obrázok 127: Nepriama návесь – horizontálny formát s úpravou na minimálne rozmery

## 7.5 Výjazdová tabuľa

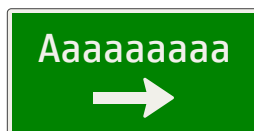
Výjazdová tabuľa patrí medzi značky so zmenšenou základnou výškou písma, pozri 6.3.2. Používa sa základná výška písma 280 mm, v prípade výnimočného umiestnenia na jednoramennom stožiarí a súčasne uvažovanej jazdnej rýchlosti nad 100 km/h sa použije výška písma 350 mm.

Na značke sa nachádzajú dva informačné bloky: v hornej časti cieľový blok uvádzajúci výjazdové ciele a v spodnej časti blok s vodorovnou šípkou typu 6 a číslom cesty (ak sa uvádza). K značke sa nepripája dodatková tabuľka s číslom výjazdu.

Cieľový blok je horizontálne centrováný. Vertikálne je zarovnaný asymetricky podľa 6.4.7.3. Priestor nad, pod, vľavo a vpravo od cieľového bloku sa používa na dorovnanie tabule na rastrový rozmer.



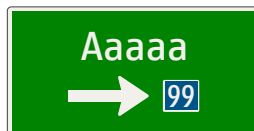
Obrázok 128: Výjazdová tabuľa (s číslom cesty)



Obrázok 129: Výjazdová tabuľa (bez čísla cesty)

Blok so šípkou a číslom cesty má pevnú výšku 11 E, pričom výška samotnej šípky je 10 E; šípka a číslo cesty sa v rámci bloku vertikálne centrujú. Blok sa umiestňuje vo vzdialenosti 4 E od spodného lemovania a je horizontálne centrováný ako celok.

Minimálna šírka značky je 60 E; ak je cieľový blok príliš úzky, upraví sa značka na túto šírku.



Obrázok 130: Výjazdová tabuľa – úprava na minimálny rozmer

V prípade špecifického umiestnenia vpravo od vozovky alebo na jednoramennom stožiarí nad odbočovacím pruhom (pozri vyššie), sa značka vyobrazuje ako jednoduchá križovatková návesť s nasledujúcimi rozdielmi:

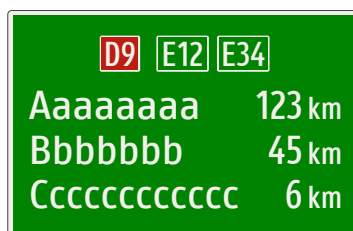
1. používa sa menšia základná výška písma (pozri vyššie),
2. k značke sa nepripája tabuľka s číslom výjazdu.

## 7.6 Diaľková tabuľa

Diaľková tabuľa patrí medzi značky so zmenšenou základnou výškou písma, pozri 6.3.2. Používa sa základná výška písma 280 mm, v prípade výnimočného umiestnenia na jednoramennom stožiarí a súčasne uvažovanej jazdnej rýchlosti nad 100 km/h sa použije výška písma 350 mm.

Značka sa skladá z dvoch obsahových blokov umiestnených nad sebou: hore sa nachádza identifikačný blok diaľnice a pod ním sa nachádza cieľový blok so vzdialenosťami.

Identifikačný blok sa umiestňuje v pevnej vzdialenosti 5 E od horného lemovania a horizontálne sa centruje, pričom rastrová vzdialenosť k ľavému a pravému lemovaniu je 4 E. Blok uvádza zľava doprava číslo aktuálnej diaľnice, resp. viac čísel diaľnic, ak ide o peážny úsek a čísla E-ciest, ktoré prechádzajú priečnym rezom, kde je značka umiestnená.



Obrázok 131: Diaľková tabuľa

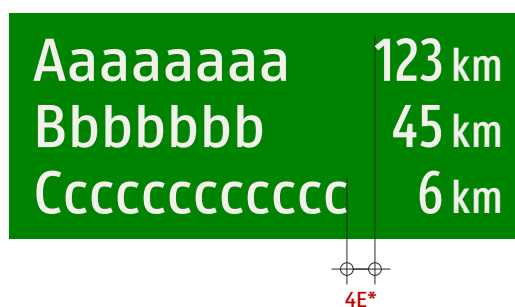
Medzi jednotlivými číslami diaľnic a medzi jednotlivými číslami E-ciest je medzera 2 E, medzi zoznamom čísel diaľnic a zoznamom E-ciest je medzera 4 E. Jednotlivé čísla diaľnic a E-ciest sa vyobrazujú vo zväčšenom rozmere, pozri 6.6.1 a 6.6.4.



Obrázok 132: Diaľková tabuľa v peážnom úseku

Cieľový blok so vzdialenosťami sa vertikálne umiestňuje vo vzdialenosti 5 E pod identifikačným blokom diaľnice a 6 E nad spodným lemovaním, pričom ide o rastrové vzdialenosti. Blok uvádza na samostatných riadkoch jednotlivé ciele tak, že vľavo je zarovnaný názov cieľa a vpravo je zarovnaný údaj o vzdialenosti k nemu. Údaj o vzdialenosti sa vyobrazuje v písme Tern Narrow, pričom hodnota sa uvádza v základnej výške písma a jednotka km v zmenšenej výške písma 5,5 E (pozri tiež 6.3.5.4).

Názvy cieľov sú zarovnané doľava vo vzdialenosti 4 E od ľavého lemovania, vzdialenosti sú zarovnané doprava vo vzdialenosti 4 E od pravého lemovania. Medzi najširším názvom a najširším údajom o vzdialenosťami sa nachádza horizontálna medzera 4 E, pričom ide o rastrovú vzdialenosť.



Obrázok 133: Rastrová vzdialenosť medzi cieľmi a údajmi o vzdialenosti na diaľkovej tabuli

Ak sa na diaľkovej tabuli uvádzajú ciele, ku ktorým sa odbočuje na inú diaľnicu („cudzie ciele“), umiestňujú sa buď spoločne s vlastnými cieľmi aktuálnej diaľnice alebo osobitne pod čiarou, podľa nasledujúcich zásad:

1. Na poslednej diaľkovej tabuli pred uzlom, v ktorom sa k príslušnému cudziemu cieľu resp. cieľom odbočuje, sa takéto cudzie ciele uvedú vždy pod čiarou.
2. Okrem toho sa, ak je to účelné z hľadiska upozornenia na blízkosť odbočenia, cudzie ciele umiestnia pod čiarou na ďalších predchádzajúcich diaľkových tabuliach, najviac však do vzdialenosti 15 km pred daným uzlom; ak sa jedná o diaľnicu kontinentálneho dopravného významu, najviac do vzdialenosti 30 km pred príslušným uzlom.

V ostatných prípadoch sa cudzie ciele uvádzajú spoločne s vlastnými cieľmi aktuálnej diaľnice.

Môžu pritom nastať dva špecifické prípady:

1. Žiadny diaľkový cieľ nad čiarou:

Ak diaľnica končí vyústením na inú diaľnicu, pričom v poslednom úseku diaľnice sa nenachádza žiadny diaľkový cieľ, uvádza sa nad čiarou vzdialenosť k uzlu, v ktorom diaľnica končí. Všetky diaľkové ciele sa potom nachádzajú pod čiarou.

2. Cudzí cieľ uvádzaný nad čiarou:

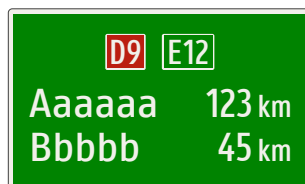
Ak diaľnica v ďalšom priebehu končí bez toho, že by sa na nej nachádzal diaľkový cieľ a nenadväzuje na inú diaľnicu, môže byť jej hlavným diaľkovým cieľom cieľ ležiaci vo veľkej vzdialenosti od diaľnice, potenciálne aj na inej diaľnici. Na diaľkových tabuliach sa normálne neuvádzajú ciele ležiace vo veľkej vzdialenosti od diaľnice, v tomto prípade je však hlavným cieľom a uvádza sa aj na ostatných značkách. Na diaľkovej tabuli sa takýto cieľ uvádza v základnom cieľovom bloku (nad čiarou), a to aj v prípade, ak by ležal na inej diaľnici; toto číslo diaľnice sa potom neuvádza, nakoľko sa na ňu neodbočuje priamo z aktuálnej diaľnice.

Ak sa uvádzajú cudzie ciele pod čiarou, umiestni sa nad týmito cieľmi biela čiara hrúbky 1 E. Čiara začína 4 E od ľavého lemovania a končí 4 E od pravého lemovania. Vertikálne je čiara vzdialená od názvu najbližšieho cieľa nad a pod čiarou 4 E. Pred jednotlivé ciele pod čiarou sa vždy umiestni číslo diaľnice, na ktorú je najbližšie treba odbočiť pre dosiahnutie daného cieľa. Toto číslo sa nachádza na začiatku riadku a je od názvu cieľa oddelené medzerou šírky 4 E (pozri tiež 6.4.4).



Obrázok 134: Diaľková tabuľa s cudzím cieľom pod čiarou

Minimálna šírka diaľkovej tabule je 75 E. Ak nie sú názvy cieľov a údaje o vzdialenostiach dostatočne široké na dosiahnutie tejto šírky, upraví sa šírka tabule na predpísanú minimálnu šírku rozšírením rastrovej vzdialenosti medzi názvami cieľov a údajmi o vzdialenosti.



Obrázok 135: Diaľková tabuľa s úpravou na minimálne rozmery

## 7.7 Doplnkové značky

### 7.7.1 Tabuľky s číslom výjazdu

Tabuľky s číslom výjazdu sa pripájajú na nasledujúce značky v prípojkách:

1. križovatková predzvesť,
2. nepriama návesť (okrem prípadu, kedy sa integruje priamo do obsahu značky),
3. križovatková návesť.



K výjazdovej tabuli ani k značkám vo vetvách križovatky sa tabuľky s číslom výjazdu nepripájajú; taktiež sa nepoužívajú v uzloch.

Tabuľky s číslom výjazdu sa pripájajú nad pravý horný okraj značky. Ak je značka tvorená viacerými tabuľkami (napr. úplná križovatková návesť), pripájajú sa len k tabuli najbližšie k pravému okraju vozovky.

Tabuľka obsahuje významový symbol prípojky a jej číslo. Značka má pevné rozmery 30 E x 10 E (šírka x výška) a pevnú šírku lemu 1 E, pričom ako základná výška písma sa uvažuje základná výška písma tej značky, ku ktorej sa tabuľka s číslom výjazdu pripája.



Obrázok 136: Tabuľky s číslom výjazdu

Významový symbol prípojky má rozmery 9,8 E x 7 E (šírka x výška). Číslo výjazdu sa uvádza v písme Tern Regular s výškou 5,5 E. Vzdialenosť medzi významovým symbolom prípojky a číslom výjazdu je 2 E. Celý obsahový blok tvorený významovým symbolom prípojky a číslom výjazdu je horizontálne aj vertikálne centrovanej.

## 7.7.2 Odbočovacie majáčky

### 7.7.2.1 Obsah

Odbočovacie majáčky uvádzajú nasledujúce informácie:

1. číselne vyjadrenú vzdialenosť v metroch ku križovatkovej návesti, resp. návesti k odpočívadlu,
2. šikmé pruhy, ktorých hrúbka a počet vyjadruje vzdialenosť k návesti mnemotechnicky,
3. druh križovatky – významový symbol výjazdu alebo uzla: len na odbočovacom majáčku 300 m; v prípade odbočení na odpočívadlo sa neuvádza.

Počet pruhov vyjadruje vzdialenosť v stovkách metrov: na odbočovacom majáčku vo vzdialenosti 300 metrov sa nachádzajú 3 pruhy, na majáčku vo vzdialenosti 200 metrov 2 pruhy a na majáčku vo vzdialenosti 100 metrov 1 pruh. Hrúbka šikmých pruhov sa s ich klesajúcim počtom zvyšuje.

Významový symbol výjazdu alebo uzla vyjadruje druh križovatky.

### 7.7.2.2 Vyobrazenie majáčikov

Odbočovacie majáčky pre prípojky sa vyhotovujú v pevnej veľkosti 650 x 1500 mm (šírka x výška) so zelenou základnou plochou a bielym kontrastným prúžkom šírky 25 mm.

Vzdialenosť ku križovatke a jednotka „m“ sa uvádzajú v písme Tern Regular. Hodnota vzdialenosti sa uvádza vo výške písma 175 mm, jednotka „m“ vo výške písma 140 mm (písmeno „m“ má výšku 105 mm). Hodnota vzdialenosti sa umiestňuje 75 mm od horného lemu a horný okraj písmena „m“ 75 mm od spodného okraja hodnoty vzdialenosti. Hodnota vzdialenosti aj jednotka „m“ sú horizontálne centrovanej.

Šikmé pruhy bielej farby začínajú na ľavom lemovaní, smerujú nahor doprava v uhle 30° a končia na pravom lemovaní, pričom ich zdvih je 345 mm.

Pruhy majú nasledujúce parametre:

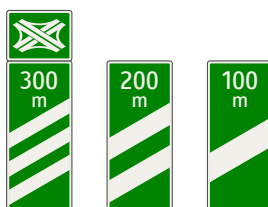
- 300 m: tri pruhy hrúbky 140 mm s medzerami 140 mm; spodný pruh začína vľavo 55 mm od spodného lemovania, horný pruh končí vpravo 350 mm od horného lemovania,
- 200 m: dva pruhy hrúbky 210 mm s medzerou 210 mm; spodný pruh začína vľavo 80 mm od spodného lemovania, horný pruh končí vpravo 395 mm od horného lemovania,
- 100 m: jeden pruh hrúbky 280 mm; pruh začína vľavo 280 mm od spodného lemovania a končí vpravo 545 mm od horného lemovania.

Vo výnimočnom prípade, keď sa odbočuje z ľavého jazdného pruhu, sa pruhy na odbočovacích majáčkoch vyobrazujú zrkadlovo (vedú sprava dole doľava nahor).

### 7.7.2.3 Prídavné tabuľky v polohe 300 metrov

Nad odbočovací majáček vo vzdialenosti 300 metrov sa pridáva tabuľka s významovým symbolom druhu odbočenia. Tabuľka má rozmery 650 x 500 mm, zelenú základnú farbu a kontrastný prúžok šírky 25 mm.

V prípade uzlov má významový symbol bielej farby rozmery 528 x 330 mm a je horizontálne aj vertikálne centrováný.



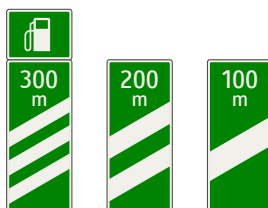
Obrázok 137: Odbočovacie majáčky uzla

V prípade prípojok má významový symbol bielej farby rozmery 462 x 330 mm a je horizontálne aj vertikálne centrováný; ak sa jedná o prípojku na diaľnici v polovičnom profile, použije sa významový symbol výjazdu z diaľnice v polovičnom profile o rozmeroch 396 x 330 mm.



Obrázok 138: Odbočovacie majáčky prípojky

V prípade odpočívadiel s komplexnými službami má významový symbol čerpacej stanice bielu farbu a rozmery 256 x 330 mm. Symbol je vertikálne centrováný a horizontálne umiestnený 152 mm od ľavého a 192 mm od pravého lemovania.



Obrázok 139: Odbočovacie majáčky odpočívadla s komplexnými službami

Pred odpočívadlami s obmedzenými službami sa odbočovacie majáčky nepoužívajú.

### 7.7.3 Deliacia doska

V špici deliaceho ostrovčeka sa umiestňuje deliaca doska o rozmere 500 x 750 mm (s jedným bielym a jedným červeným šípom) alebo 500 x 1000 mm (s dvoma bielymi a jedným červeným šípom), podľa priestorových možností a s ohľadom na existenciu prízemnej značky v deliacom ostrovčeku.

Vo výnimočných prípadoch, napr. pri nedostatočnom rozhlade apod., sa deliace dosky vyhotovujú v rozmeroch zväčšených o 40% (700 x 1050 mm, 700 x 1400 mm).

Ak je pred špicom rozdelenia umiestnený tlmič nárazov, vyobrazí sa deliaca doska aj na ňom, a to v zmenšenom rozmere 300 x 450 mm, s jedným bielym a jedným červeným šípom.



Obrázok 140: Deliaca doska, formát 500 x 750 mm resp. 300 x 450 mm



Obrázok 141: Deliaca doska, formát 500 x 1000 mm

## 8 Značenie v styku s podradenou cestnou sieťou

### 8.1 Príjazd na diaľnicu

Na cestách podradenej cestnej siete sa križovatky s diaľnicami značia podľa zásad pre orientačné značenie v podradenej cestnej sieti, avšak s nasledujúcimi odlišnosťami.

#### 8.1.1 Farby a subplochy

Orientačné značky pred križovatkou a v križovatke s diaľnicou majú základnú plochu zelenej farby, ak obsahujú aspoň jeden cieľ v smere na diaľnicu. Pre združené smerové tabule sa farba základnej plochy určuje pre každý segment osobitne.

Ak sa na značkách so zelenou základnou plochou vyznačujú sídelné alebo miestne ciele v smeroch iných ako na diaľnicu, umiestnia sa v modrej subploche.

#### 8.1.2 Križovatkové predzvesti

Križovatky s diaľnicou sa obvykle skladajú z dvoch jednotlivých odbočení pre jeden a druhý smer diaľnice (jeden smer pred premostením a druhý smer za premostením). Ak sa takáto križovatka značí prízemnými postrannými značkami, použije sa obvykle spoločná križovatková predzvešť, na ktorej sú výškovo odsadené obe odbočenia.

V prípade, že aspoň jedno z týchto odbočení je vybudované ako kruhový objazd, použijú sa dve predzvesti:

- prvá predzvešť sa nachádza pred križovatkou a vyznačuje prvé odbočenie na diaľnicu (pred premostením); ciele druhého odbočenia spolu s číslom diaľnice sa vyznačujú v priamom smere pod subplochou pre priamy smer jazdy celej križovatky,
- druhá predzvešť sa nachádza medzi oboma odbočeniami, obvykle bezprostredne za prvým z nich a vyznačuje druhé odbočenie na diaľnicu (za premostením); v priamom smere sa v subploche nachádzajú pokračujúce ciele príslušnej cesty podradenej cestnej siete.

Takýto spôsob značenia sa použije tiež v prípade, ak sa križovatka značí portálovými značkami.

#### 8.1.3 Križovatkové návesti

V samotných odbočeniach na diaľnicu sa z dôvodu exaktného vyznačenia miesta odbočenia a zníženia rizika odbočenia do protismeru prednostne používajú šípové smerníky alebo veľkoplošné smerové tabule s vodorovnými šípkami, umiestnené bezprostredne za miestom odbočenia na diaľnicu (napr. v deliacom ostrovčeku). Priamy smer sa obvykle nevyznačuje a potvrdí sa až konfirmačnou tabuľou za križovatkou.

### 8.1.4 Vyznačenie začiatku diaľnice

Dopravné značky vyznačujúce začiatok diaľnice sa umiestňujú na začiatku vjazdovej vetvy na diaľnicu tak, aby boli zreteľne viditeľné z cesty podradenej cestnej sieti. Značka sa umiestňuje na pravej strane vetvy, v odôvodnených prípadoch (napr. na 2-pruhovej vetve) obojstranne.

*POZNÁMKA: Zo značky vyznačujúcej začiatok diaľnice vyplýva zákaz vjazdu pre vozidlá, ktoré podľa [8/2009] nesmú jazdiť po diaľnici a pre vozidlá, pre ktoré nebol zaplatený poplatok za používanie diaľnice. Z tohto dôvodu sa musia umiestňovať analogicky ako zákazy vjazdu vozidiel – je nežiaduce, aby sa nachádzali ďalej vo vetve a vodič, ktorý by omylom do takejto vetvy odbočil, by musel následne cez vetvu cúvať späť.*

### 8.1.5 Privádzzače

Podľa predchádzajúcich článkov sa analogicky značí križovatka s privádzzačom, ktorý vedie z cesty podradenej cestnej sieti výlučne na diaľnicu, aj keď samotný privádzzač nie je diaľnicou. Takýto privádzzač sa musí označiť ako cesta s obmedzeným prístupom.

### 8.1.6 Vjazd v priamom smere

Ak sa na diaľnicu vchádza v priamom smere, t.j. cesta podradenej cestnej sieti sa mení na diaľnicu resp. privádzzač k diaľnici alebo na vetvu križovatky vedúcu na diaľnicu, označuje sa podľa predchádzajúcich článkov posledná križovatka pred priečnym rezom, za ktorou sa dá pokračovať už len na diaľnicu.

V týchto prípadoch sa obvykle nejedná o dvojicu odsadených odbočení, ale o jedinú križovatku, a použije sa teda len jedna križovatková predzvesť. Ciele v smere mimo diaľnice sa značia na odbočení a ciele v smere na diaľnicu sa značia v priamom smere.

Značka vyznačujúca začiatok diaľnice sa umiestňuje bezprostredne za miestom, kde je naposledy možné odbočiť na cestu podradenej cestnej sieti, a to pokiaľ možno, po oboch stranách vozovky. Súčasne sa v dostatočnej vzdialenosti pred takouto križovatkou umiestňuje predbežná značka s dodatkovou tabuľkou so vzdialenosťou k začiatku diaľnice. Ak je úsek bezprostredne za posledným odbočením vybudovaný ako obojsmerný (v polovičnom profile) resp. nemá ešte parametre diaľnice, použije sa značka vyznačujúca začiatok rýchlostnej cesty a podľa potreby sa obmedzí najvyššia dovolená rýchlosť.

### 8.1.7 Zmena diaľnice na rýchlostnú cestu a naopak

Ak sa diaľnica v určitom priečnom reze mení na rýchlostnú cestu, umiestni sa v tomto priečnom reze značka vyznačujúca začiatok rýchlostnej cesty. Značka vyznačujúca koniec diaľnice sa neumiestňuje.

Analogicky sa postupuje v prípade, keď sa rýchlostná cesta mení na diaľnicu: v príslušnom priečnom reze sa umiestni značka vyznačujúca začiatok diaľnice; značka vyznačujúca koniec rýchlostnej cesty sa neumiestňuje.

## 8.2 Výjazd z diaľnice

V ďalšom sa výjazdovou vetvou myslí taká vetva križovatky, ktorá sa už ďalej nerozdeľuje a vedie výlučne do podradenej cestnej sieti.

### 8.2.1 Spôsob značenia výjazdových vetiev

Ak sa v bezprostrednom styku výjazdovej vetvy s cestou podradenej cestnej sieti odbočuje/pokračuje v rôznych smeroch jazdy, je potrebné túto križovatku vyznačiť orientačnými značkami. V takom prípade sa vo výjazdovej vetve používajú značky podľa zásad pre orientačné značenie v podradenej cestnej sieti.

*POZNÁMKA: Vo výjazdovej vetve sa teda používajú „modré“ značky. Poslednou „zelenou“ značkou je buď výjazdová tabuľa alebo rozdeľovacia návesť.*

Ak sú výjazdové vetvy z diaľnice riešené tak, že v bezprostrednom styku s podradenou cestnou sieťou vedú len jedným smerom (t.j. ide o plne mimoúrovňové križovania), vo výjazdovej vetve sa neumiestňujú žiadne orientačné značky.

### **8.2.2 Vyznačenie konca diaľnice**

Značka vyznačujúca koniec diaľnice sa vo výjazdovej vetve umiestňuje cca 100 metrov pred dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde“ alebo „Stoj, daj prednosť v jazde,“ najneskôr však v priečnom reze, kde sa začína meniť šírkové usporiadanie vetvy na šírkové usporiadanie križovatky.

Ak sú pri umiestnení v takomto mieste nevhodné rozhľadové pomery, možno ju umiestniť aj vo väčšej vzdialenosti. Značka sa umiestňuje po pravej strane vozovky, v odôvodnených prípadoch (napr. na 2-pruhovej vetve) obojstranne.

### **8.2.3 Koniec diaľnice v priamom smere**

Ak sa diaľnica v určitom priečnom reze končí a mení sa na cestu podradenej cestnej siete, umiestni sa v tomto priečnom reze značka vyznačujúca koniec diaľnice (resp. rýchlostnej cesty). Súčasne sa 1000 metrov pred týmto priečnym rezom umiestni predbežná značka s dodatkovou tabuľkou so vzdialenosťou ku koncu diaľnice.

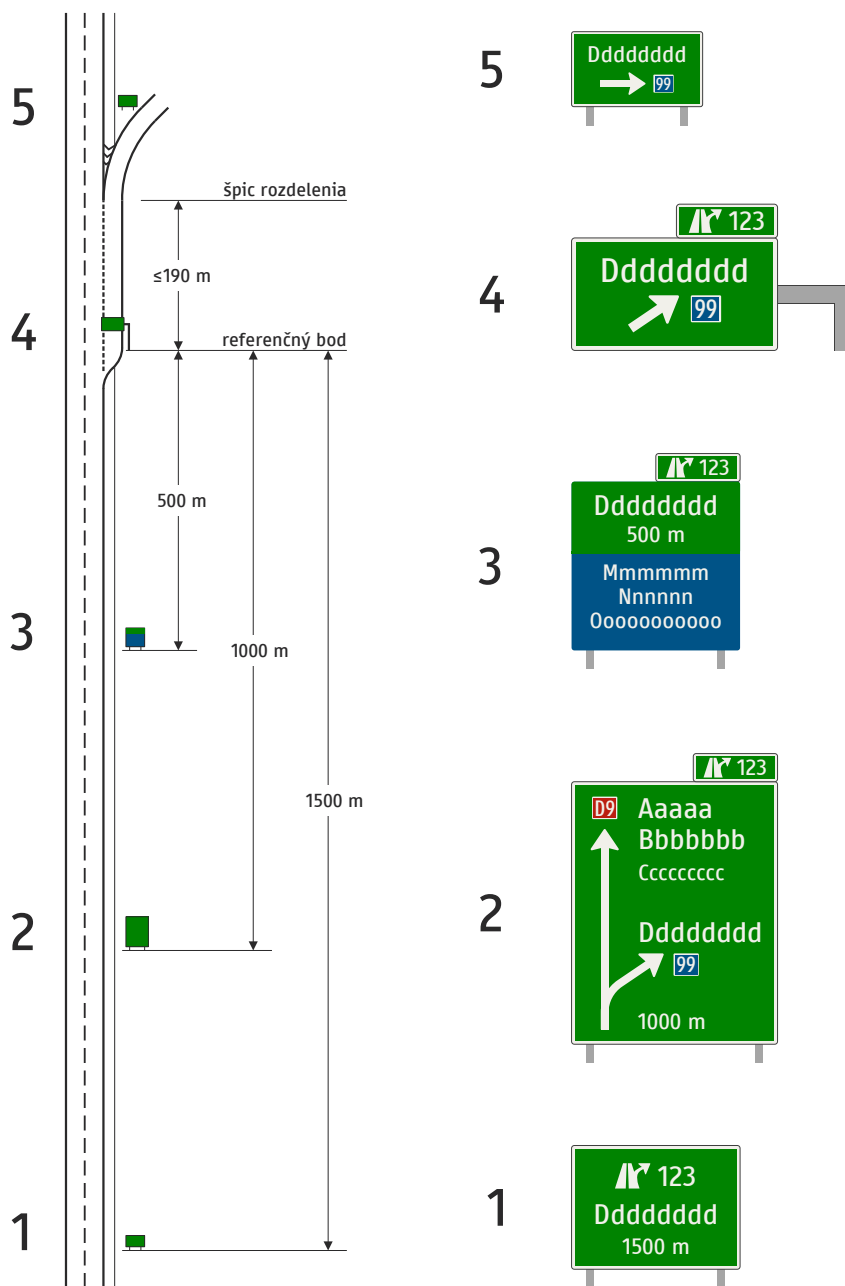
## Príloha A Vzorové schémy

Vzorová schéma 1: Prípojka triedy P1, jedna nepriama návesť .....	128
Vzorová schéma 2: Prípojka triedy P1, dve nepriame návěsti.....	129
Vzorová schéma 3: Prípojka triedy P1, bez nepriamej návěsti (nahradená druhou predzvest'ou).....	130
Vzorová schéma 4: Prípojka triedy P1, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy .....	131
Vzorová schéma 5: Prípojka triedy P2, jedna nepriama návesť .....	132
Vzorová schéma 6: Prípojka triedy P2, jedna nepriama návesť, 3-pruhový pás .....	133
Vzorová schéma 7: Prípojka triedy P2, dve nepriame návěsti.....	134
Vzorová schéma 8: Prípojka triedy P2, bez nepriamej návěsti (nahradená druhou predzvest'ou).....	135
Vzorová schéma 9: Prípojka triedy P2, vypustená nepriama návesť (krátka vzdialenosť medzi križovatkami) .....	136
Vzorová schéma 10: Prípojka triedy P2, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy .....	137
Vzorová schéma 11: Prípojka triedy P3, jedna nepriama návesť .....	138
Vzorová schéma 12: Prípojka triedy P3, jedna nepriama návesť, 3-pruhový pás .....	139
Vzorová schéma 13: Prípojka trieda P3, dve nepriame návěsti.....	140
Vzorová schéma 14: Prípojka triedy P3, bez nepriamej návěsti (nahradená druhou predzvest'ou)...	141
Vzorová schéma 15: Prípojka triedy P3, bez nepriamej návěsti (nahradená druhou predzvest'ou), trojpruhový pás .....	142
Vzorová schéma 16: Prípojka triedy P3, vypustená nepriama návesť (krátka vzdialenosť medzi križovatkami) .....	143
Vzorová schéma 17: Prípojka triedy P3, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy .....	144
Vzorová schéma 18: Prípojka, čistá subtrakcia .....	145
Vzorová schéma 19: Prípojka, čistá subtrakcia, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy.....	146
Vzorová schéma 20: Prípojka, čistá subtrakcia, 2-pruhový výjazd .....	147
Vzorová schéma 21: Prípojka, čistá subtrakcia, 2-pruhový triedený výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy .....	148
Vzorová schéma 22: Prípojka, združená subtrakcia .....	149
Vzorová schéma 23: Prípojka, združená subtrakcia, triedený výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy .....	150
Vzorová schéma 24: Prípojka, nepriznaná klinová subtrakcia.....	151
Vzorová schéma 25: Prípojka, priznaná klinová subtrakcia.....	152
Vzorová schéma 26: Prípojka, priznaná klinová subtrakcia, triedený výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy .....	153
Vzorová schéma 27: Uzol triedy U1, triangel .....	154
Vzorová schéma 28: Uzol triedy U1, triangel, bez E-ciest .....	155
Vzorová schéma 29: Uzol triedy U1, triangel, 2-pruhové odbočenie .....	156
Vzorová schéma 30: Uzol triedy U1, plné križovanie .....	157
Vzorová schéma 31: Uzol triedy U1, plné križovanie, bez E-ciest .....	158

Vzorová schéma 32: Uzol triedy U1, plné križovanie, 2-pruhové odbočenie (triedené) .....	159
Vzorová schéma 33: Uzol triedy U2, triangel alebo plné križovanie .....	160
Vzorová schéma 34: Uzol triedy U2, triangel alebo plné križovanie, bez E-ciest .....	161
Vzorová schéma 35: Uzol triedy U2, triangel alebo plné križovanie, 3-pruhový pás .....	162
Vzorová schéma 36: Uzol triedy U2, triangel, 2-pruhové odbočenie .....	163
Vzorová schéma 37: Uzol triedy U2, plné križovanie, 2-pruhové odbočenie (triedené) .....	164
Vzorová schéma 38: Uzol, čistá subtrakcia, triangel alebo plné križovanie.....	165
Vzorová schéma 39: Uzol, čistá subtrakcia 2-pruhová, triangel .....	166
Vzorová schéma 40: Uzol, čistá subtrakcia 2-pruhová triedená, plné križovanie .....	167
Vzorová schéma 41: Uzol, združená subtrakcia, triangel .....	168
Vzorová schéma 42: Uzol, združená subtrakcia, plné križovanie .....	169
Vzorová schéma 43: Uzol, nepriznaná klinová subtrakcia, triangel alebo plné križovanie .....	170
Vzorová schéma 44: Uzol, priznaná klinová subtrakcia, triangel .....	171
Vzorová schéma 45: Uzol, priznaná klinová subtrakcia, plné križovanie.....	172

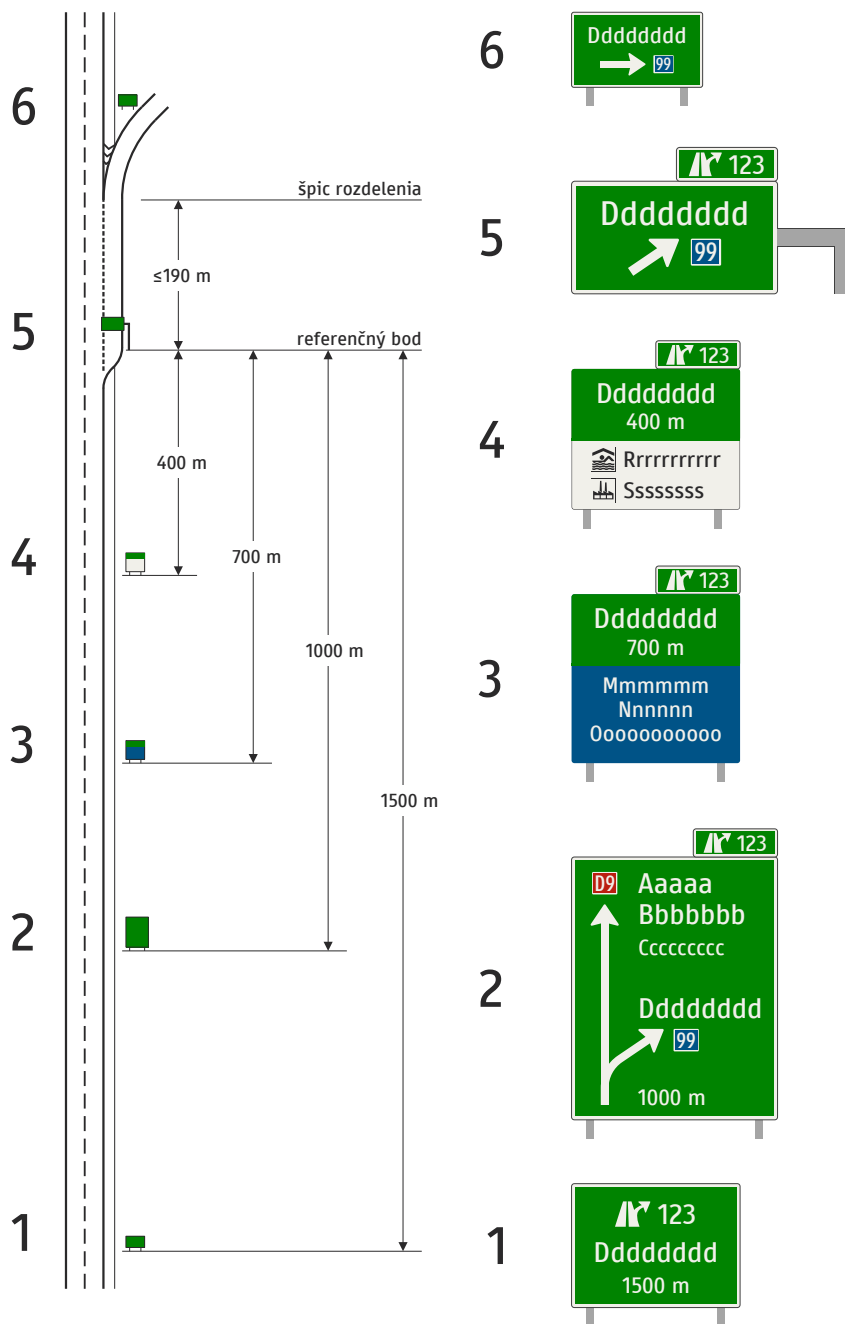
A.1 Prípojky

A.1.1 Trieda P1

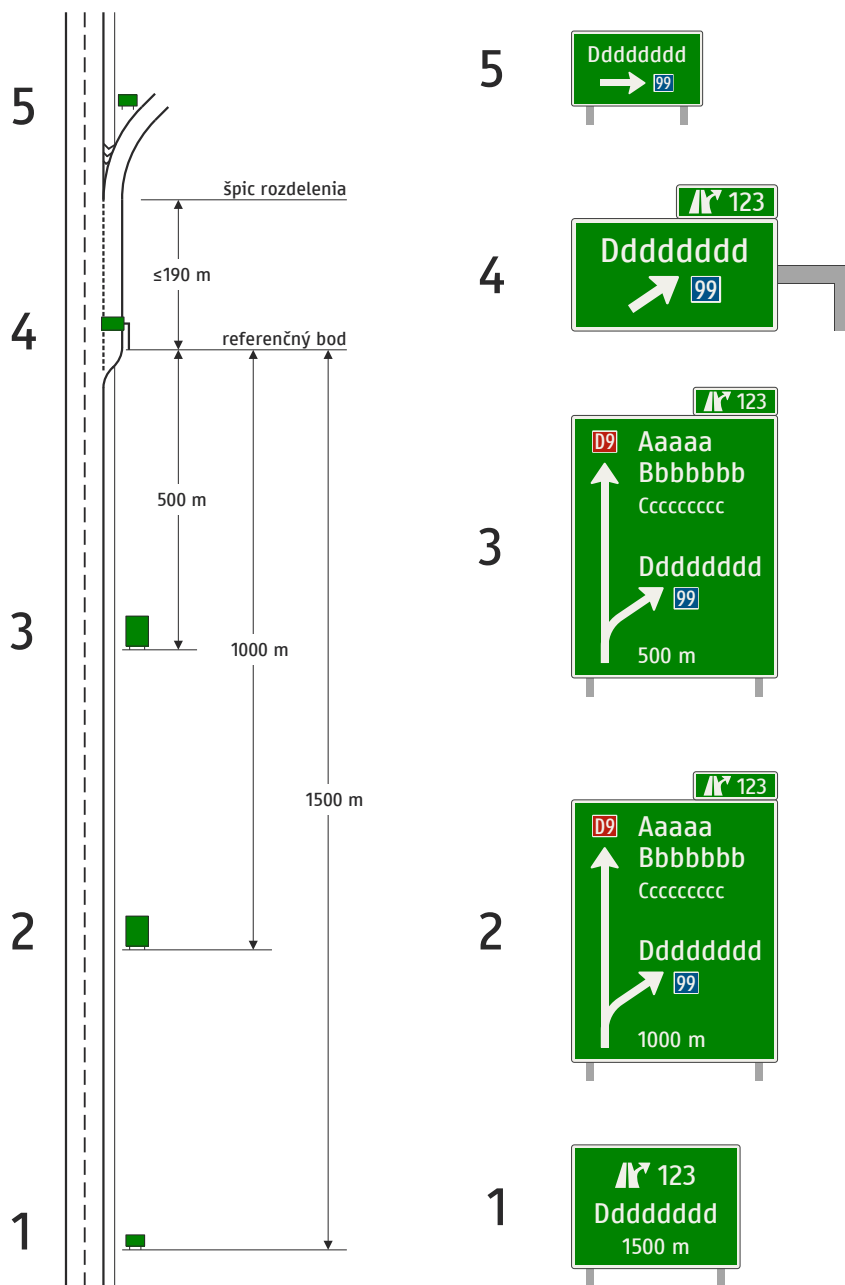


Vzorová schéma 1: Prípojka triedy P1, jedna nepriama návesť

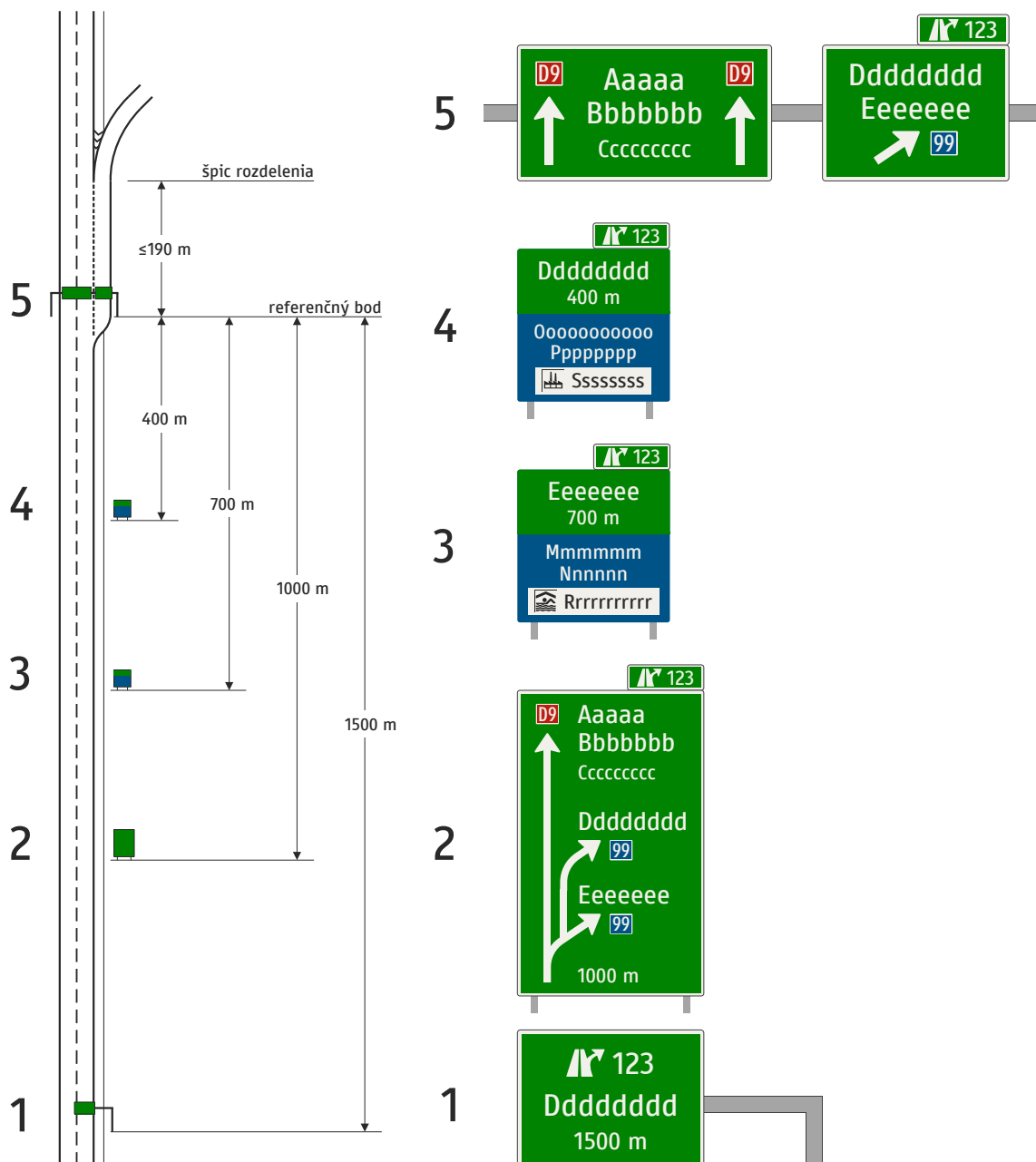




Vzorová schéma 2: Prípojka triedy P1, dve nepriame návesti

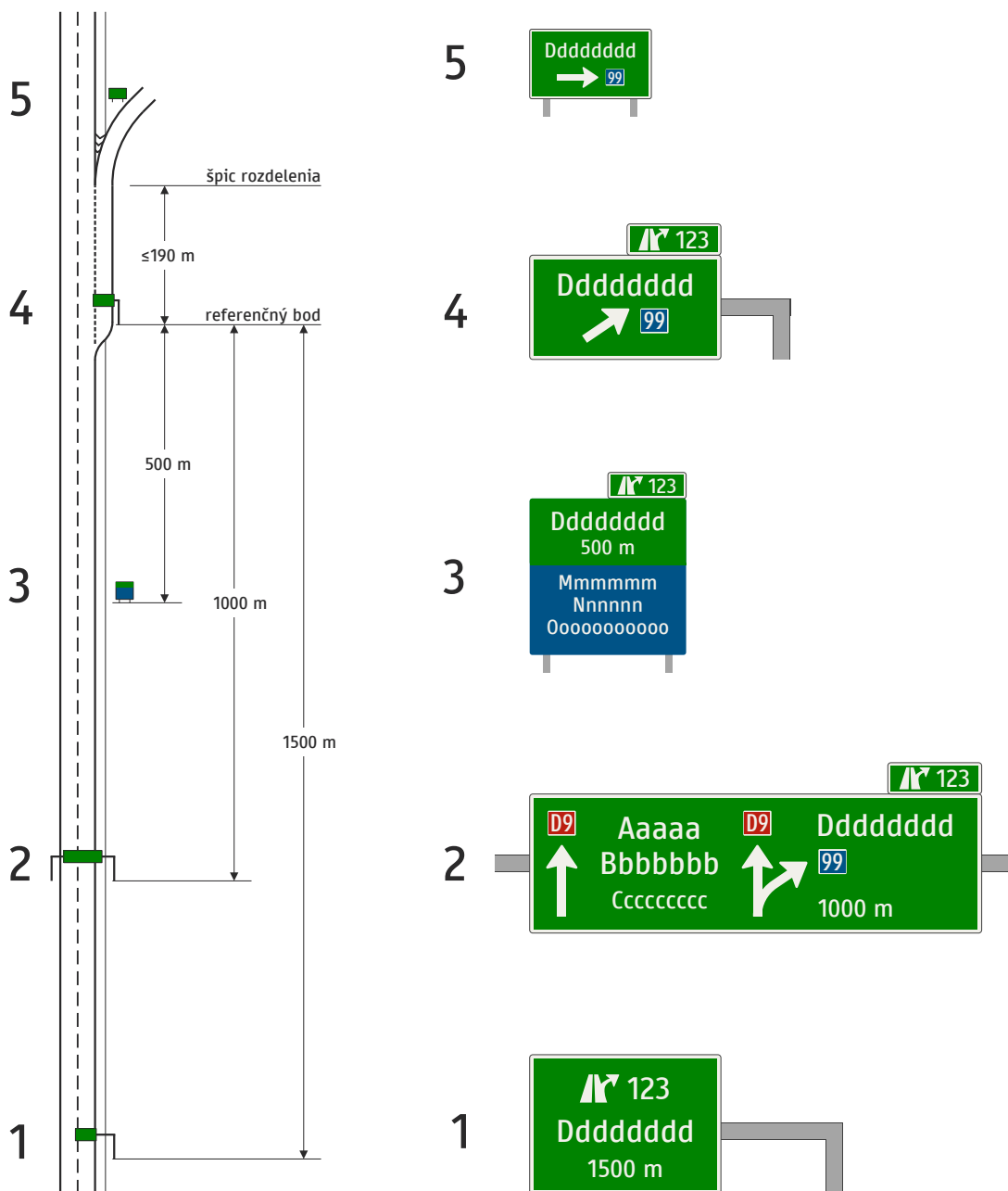


Vzorová schéma 3: Prípojka triedy P1, bez nepriamej návesti (nahradená druhou predzvesťou)

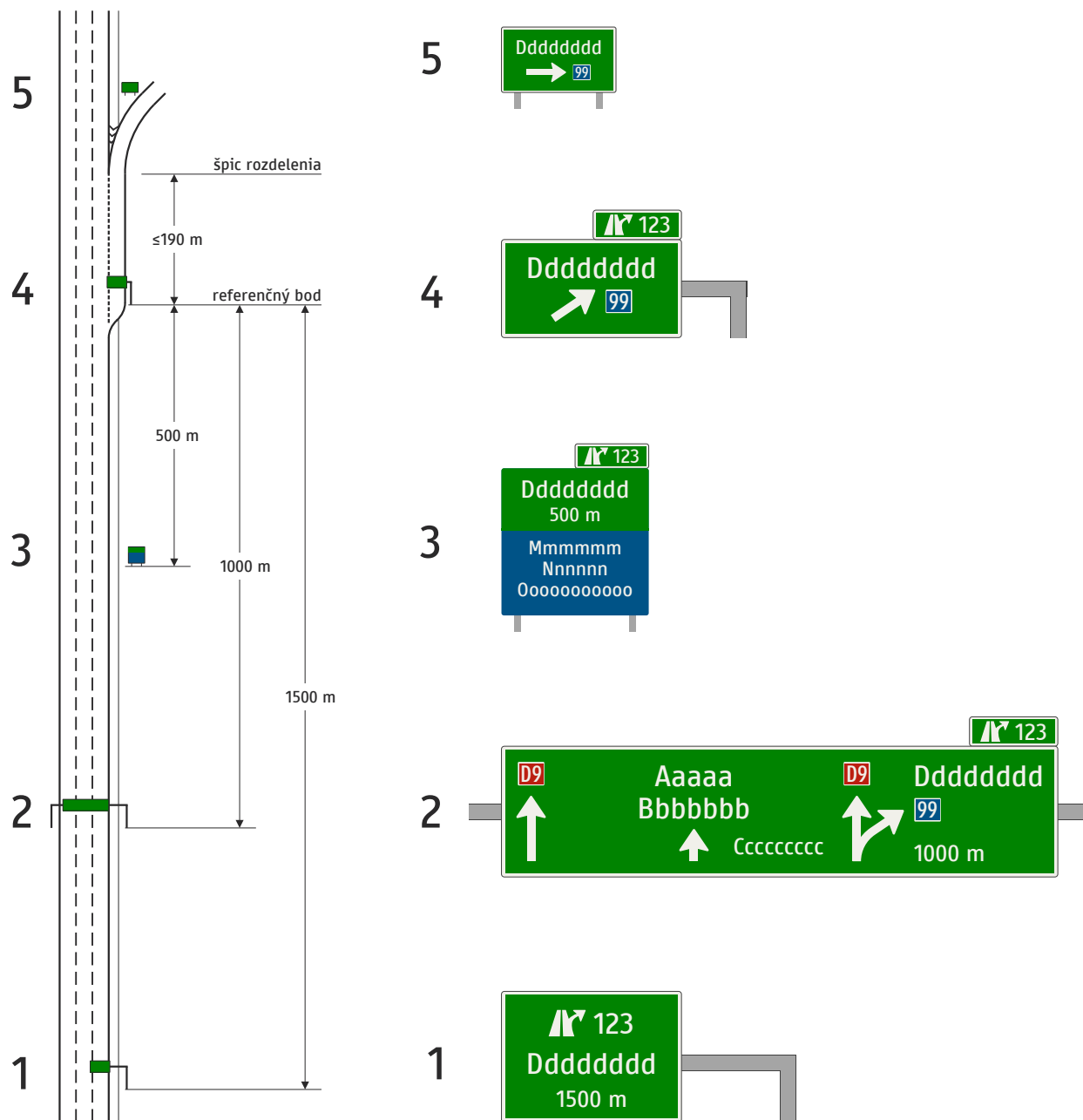


Vzorová schéma 4: Prípojka triedy P1, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy

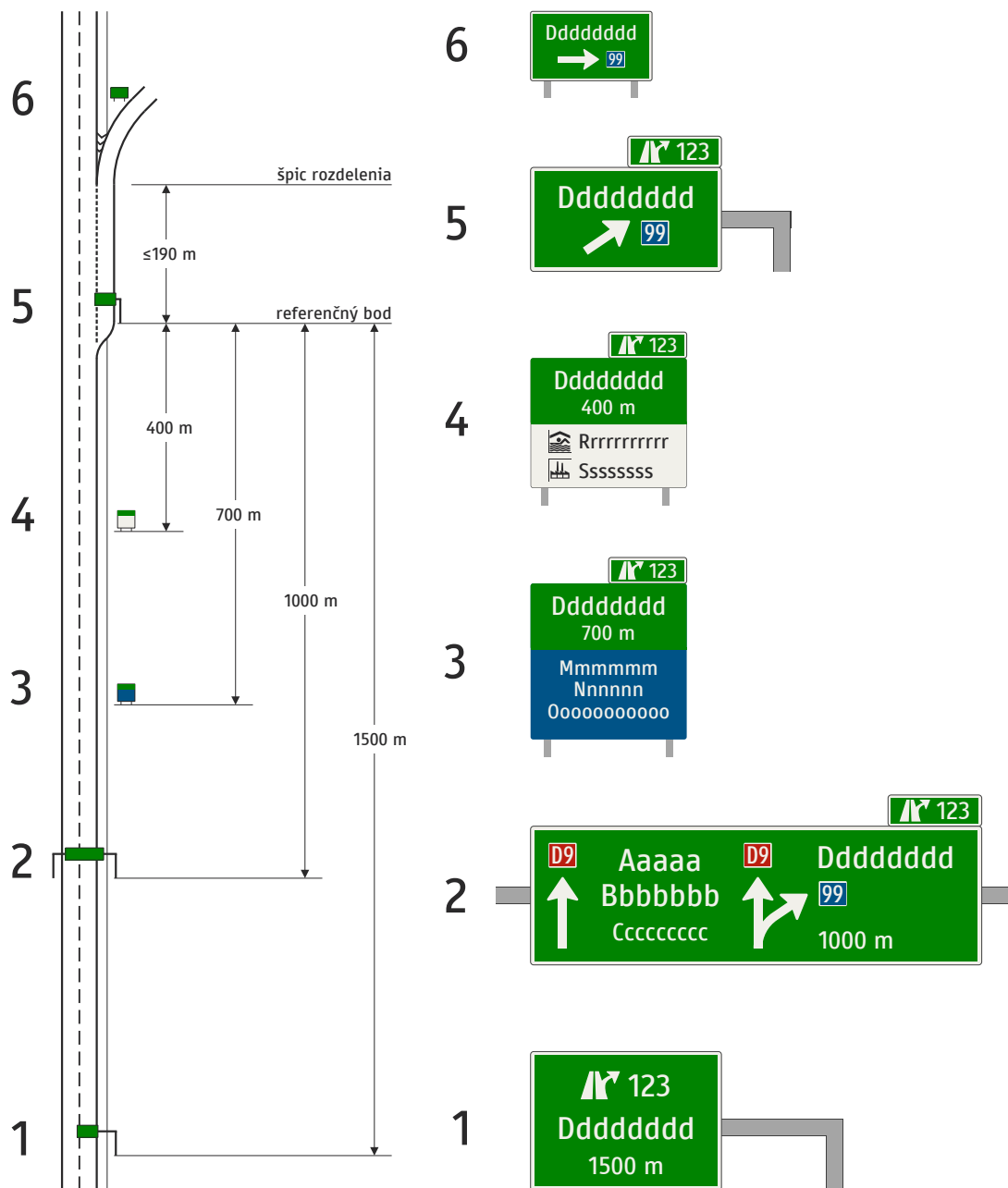
A.1.2 Trieda P2



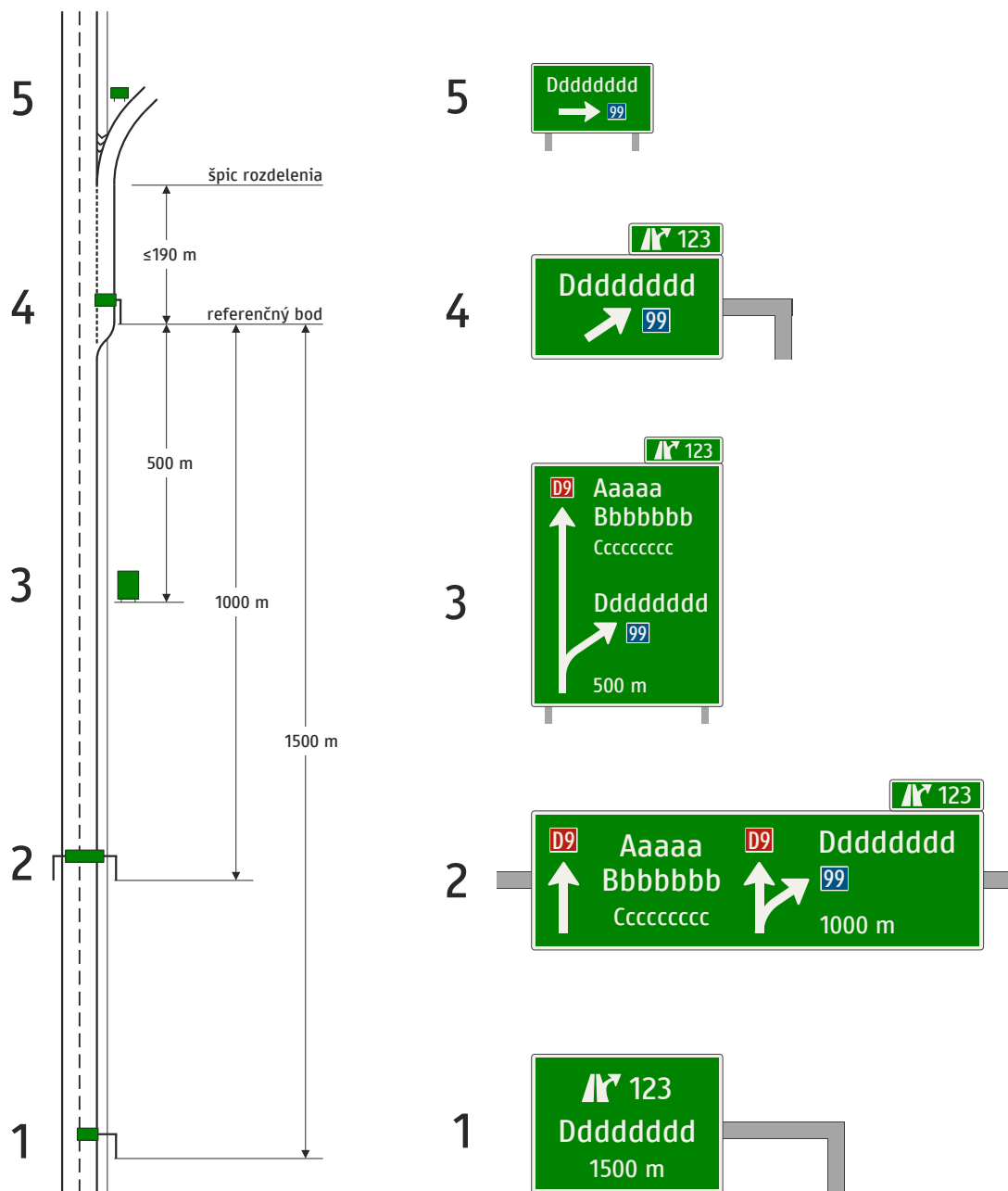
Vzorová schéma 5: Prípojka triedy P2, jedna nepriama návesť



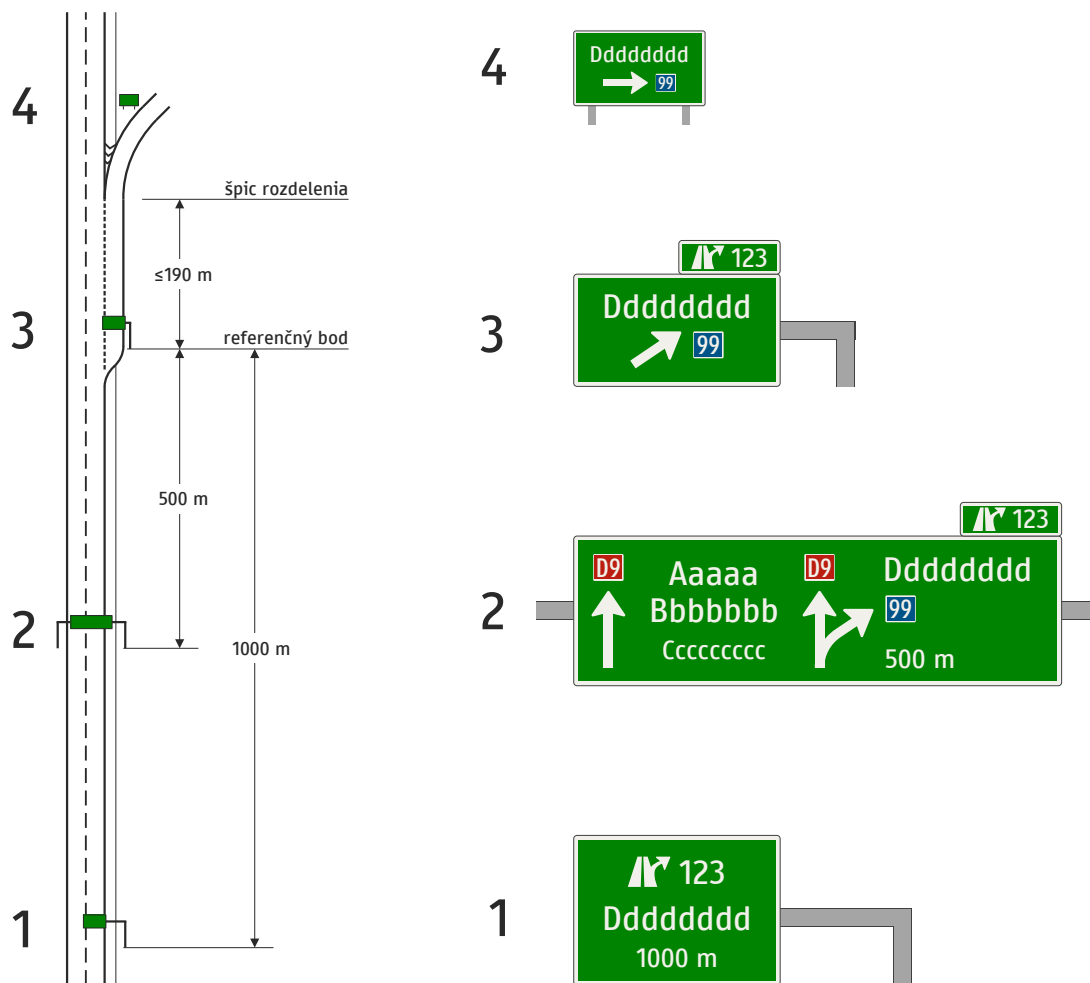
Vzorová schéma 6: Prípojka triedy P2, jedna nepriama návесь, 3-pruhový pás



Vzorová schéma 7: Prípojka triedy P2, dve nepriame návesti

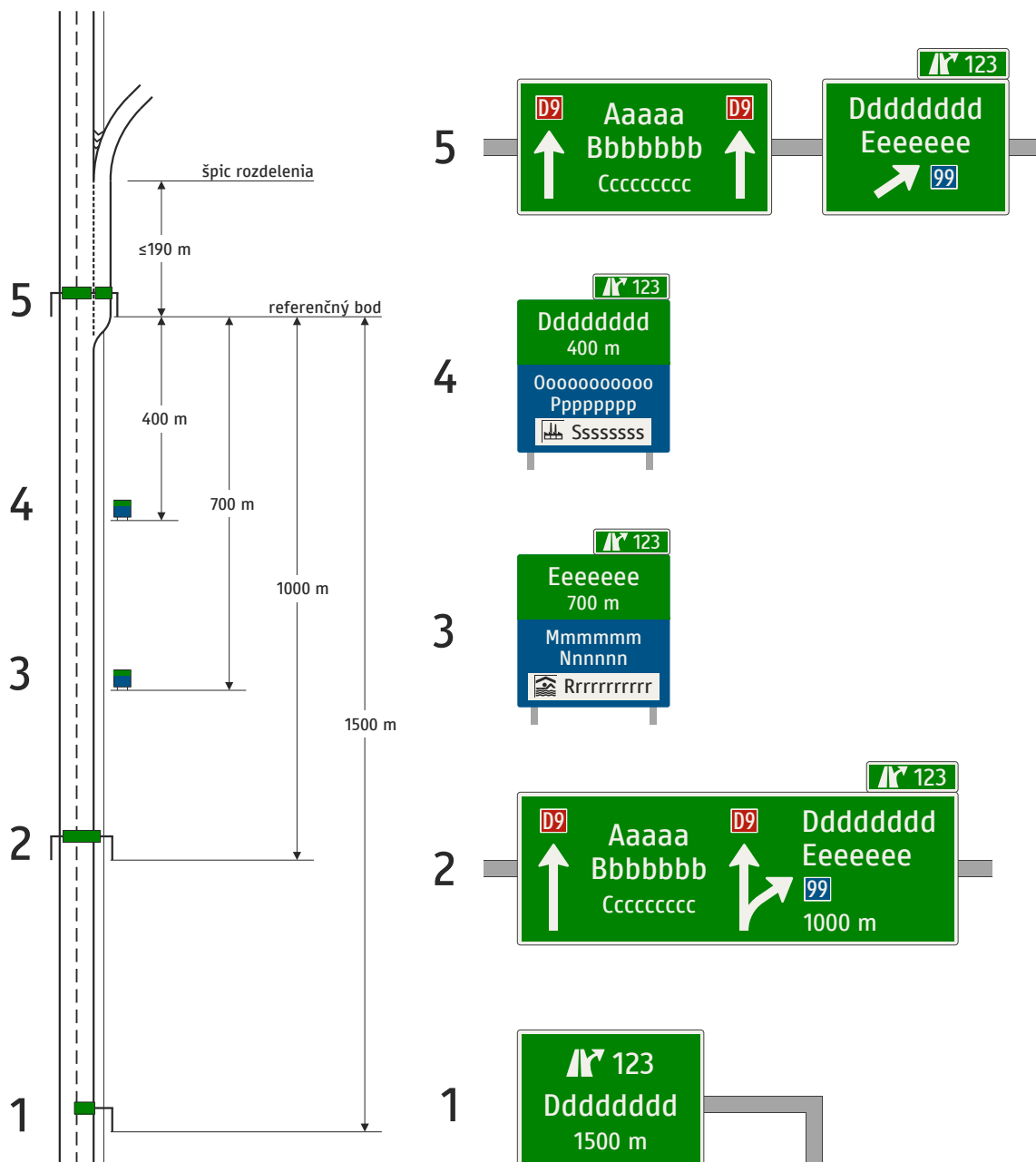


Vzorová schéma 8: Prípojka triedy P2, bez nepriamej návesti (nahradená druhou predzvesťou)



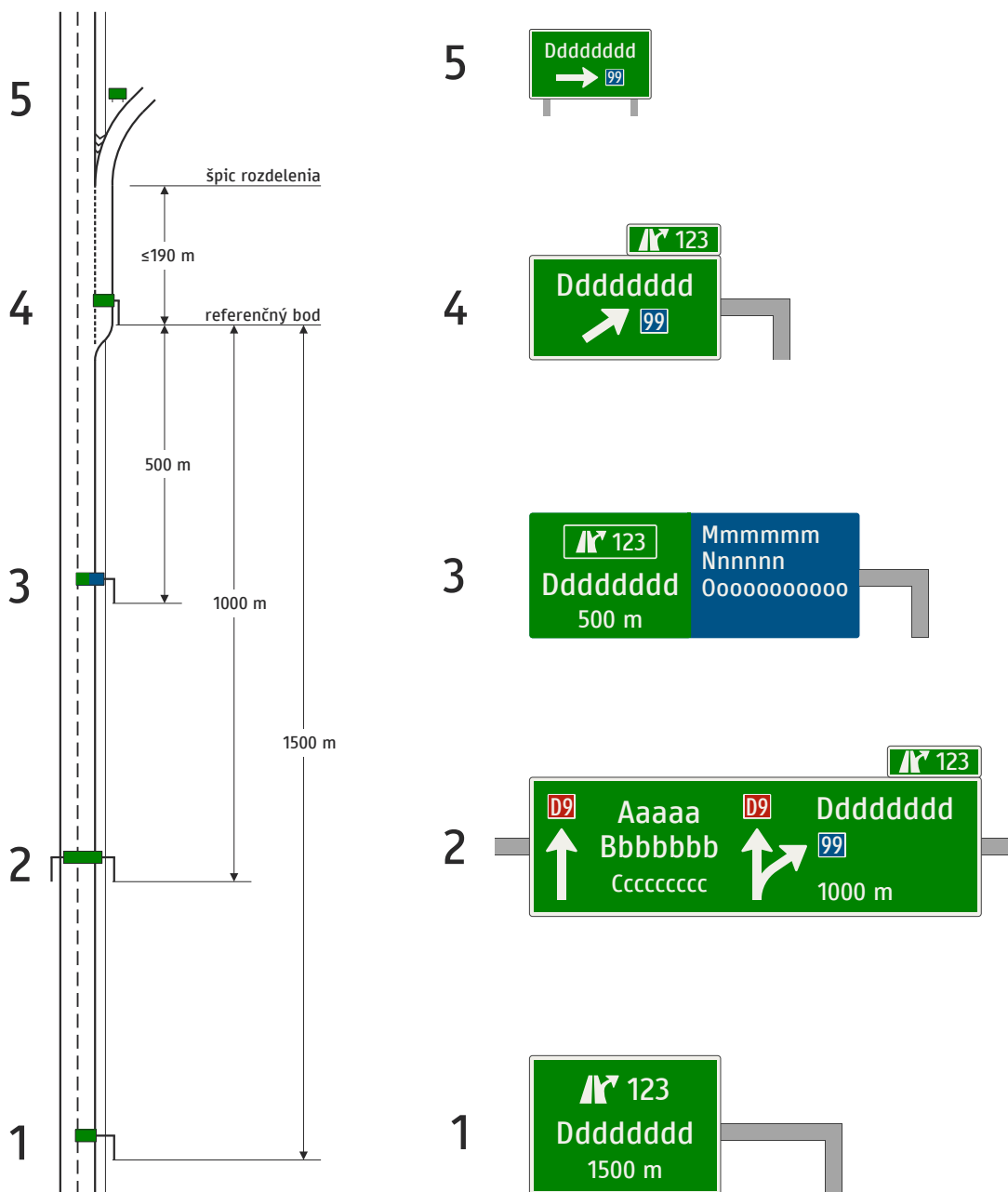
Vzorová schéma 9: Prípojka triedy P2, vypustená nepriama návesť (krátka vzdialenosť medzi križovatkami)



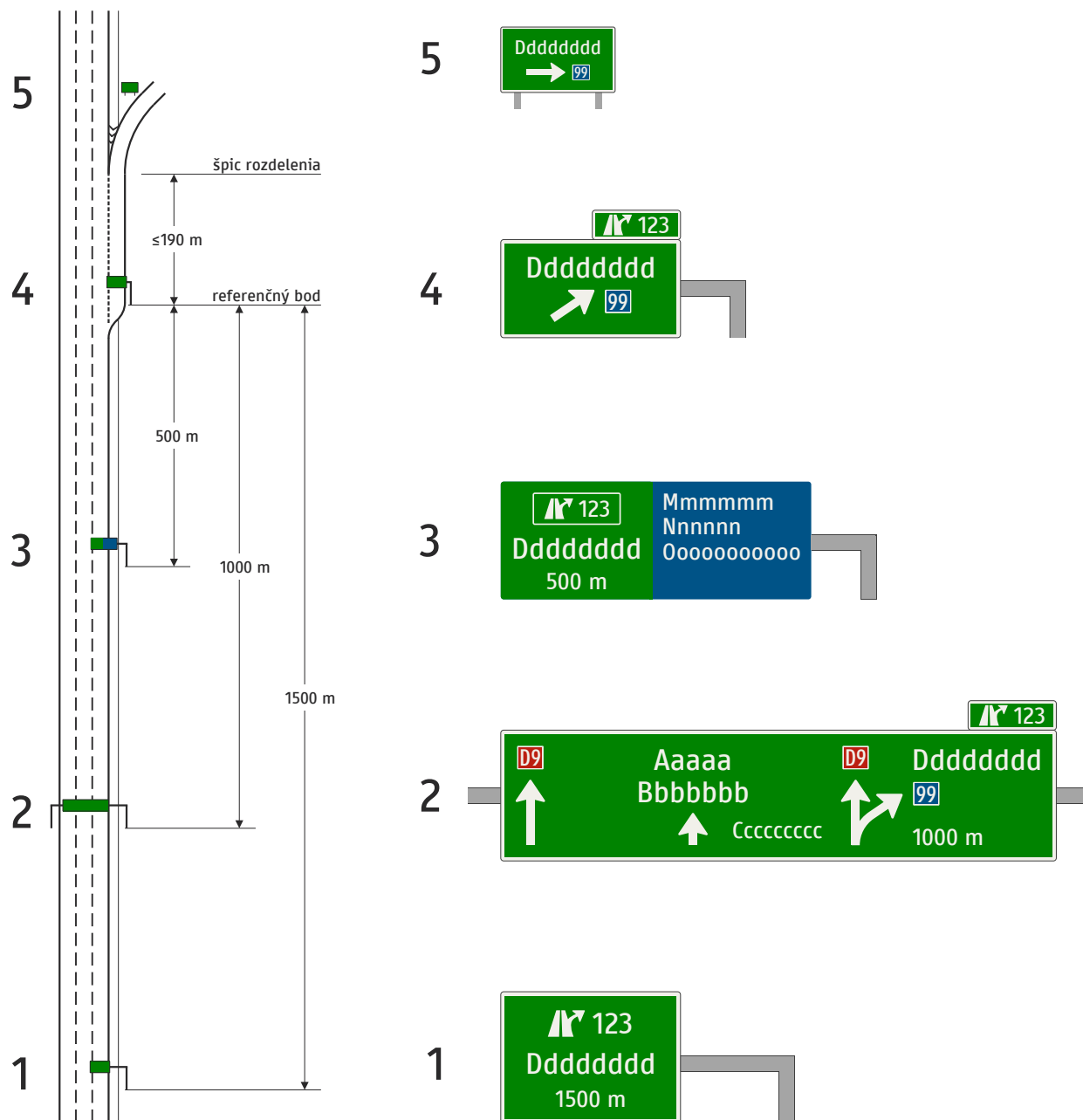


Vzorová schéma 10: Prípojka triedy P2, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy

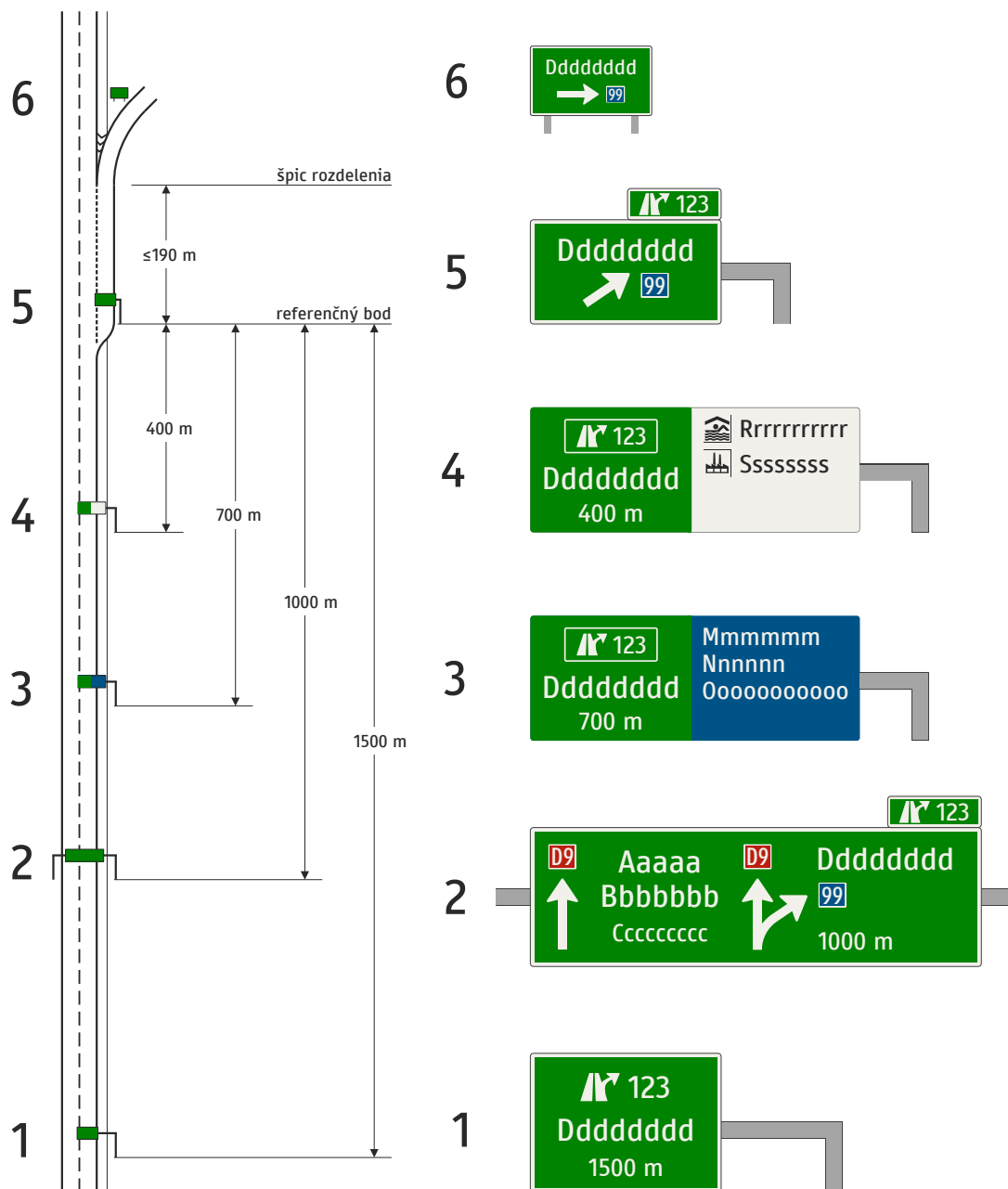
A.1.3 Trieda P3



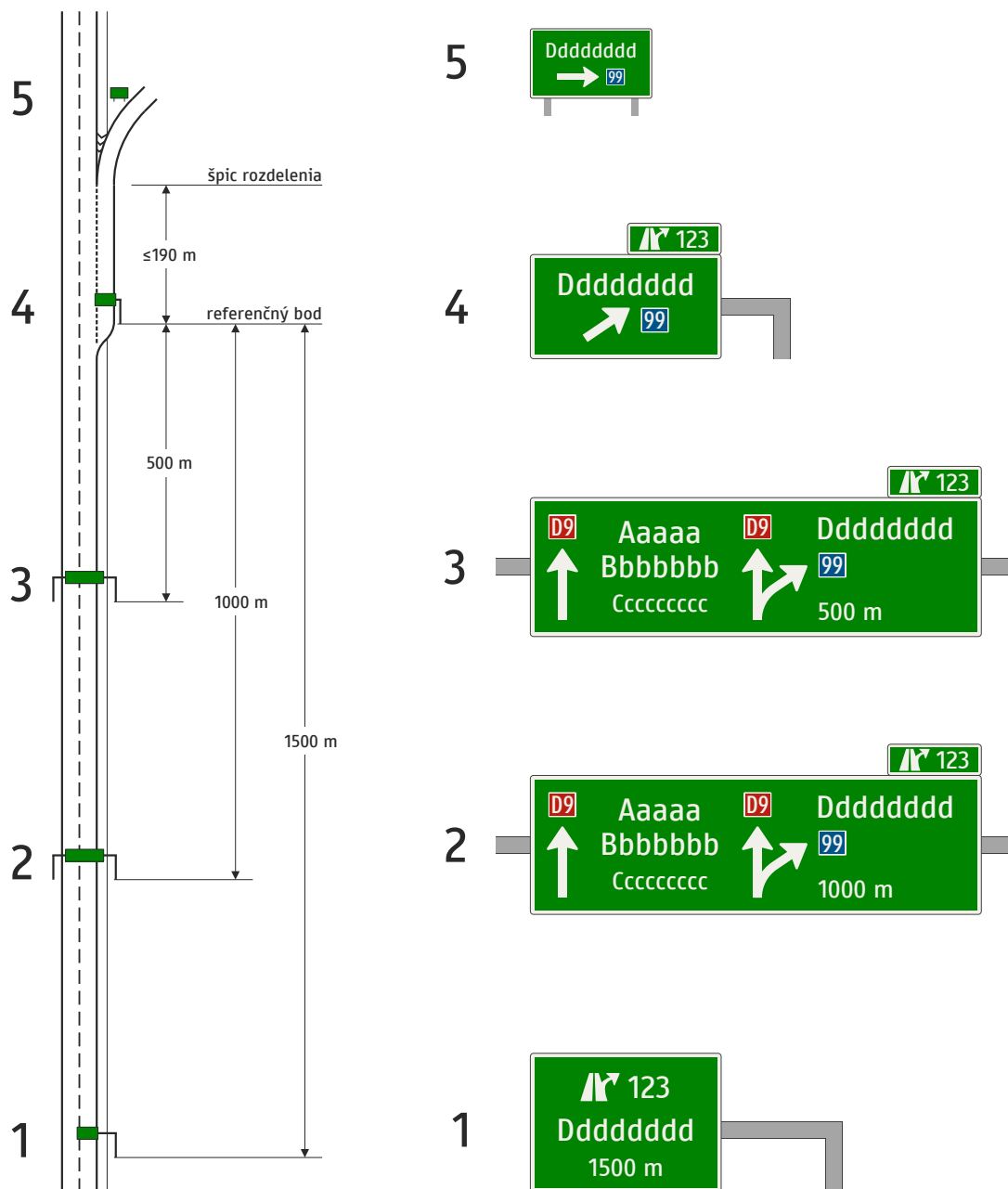
Vzorová schéma 11: Prípojka triedy P3, jedna nepriama návěst



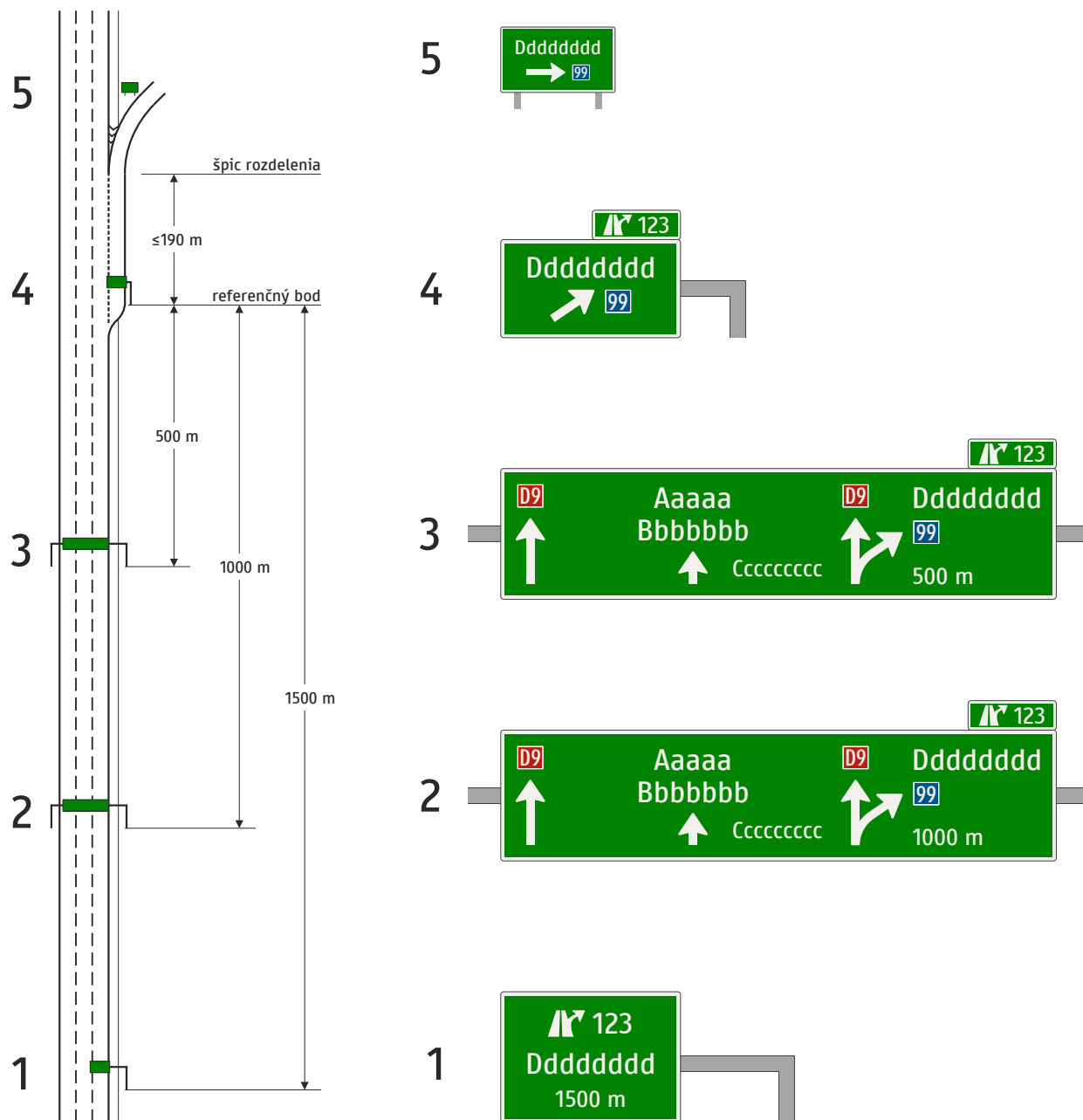
Vzorová schéma 12: Prípojka triedy P3, jedna nepriama návесь, 3-pruhový pás



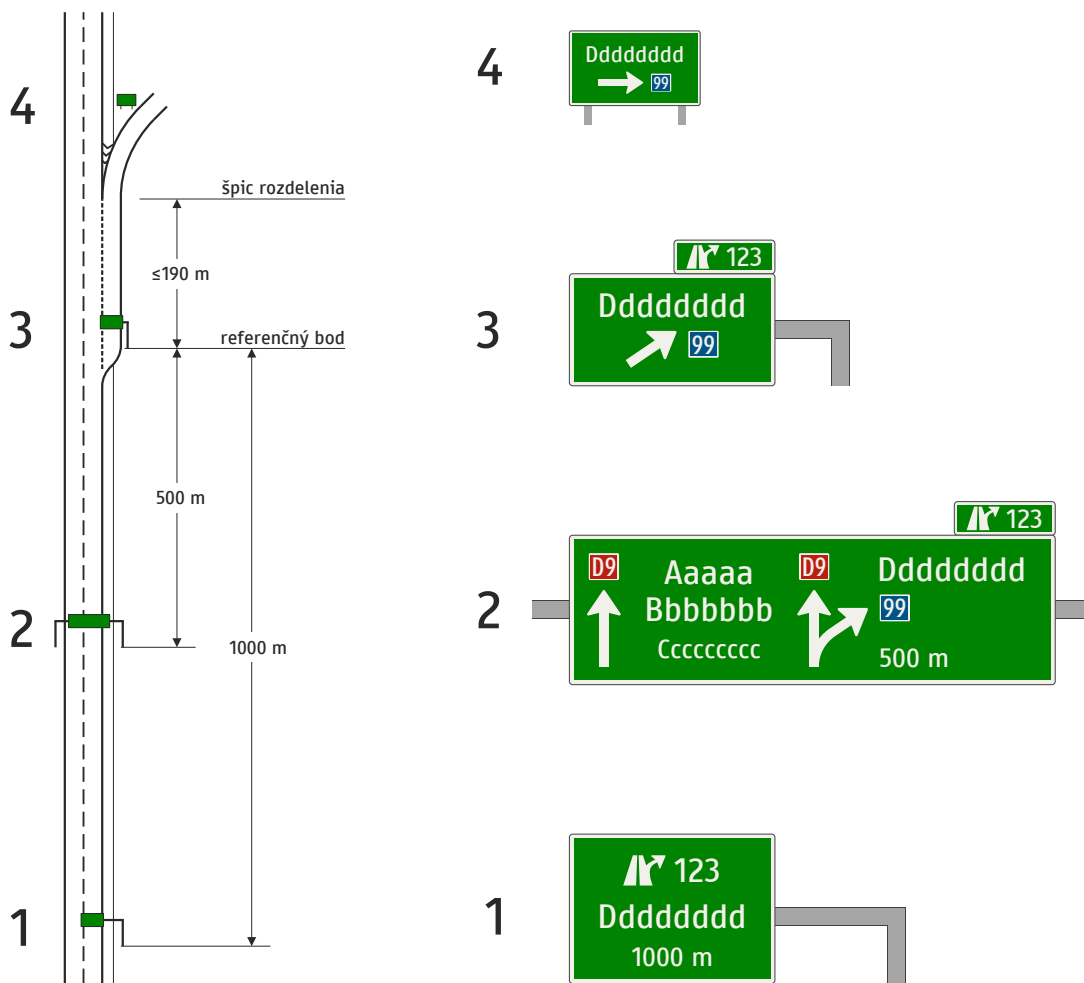
Vzorová schéma 13: Prípojka trieda P3, dve nepriame návesti



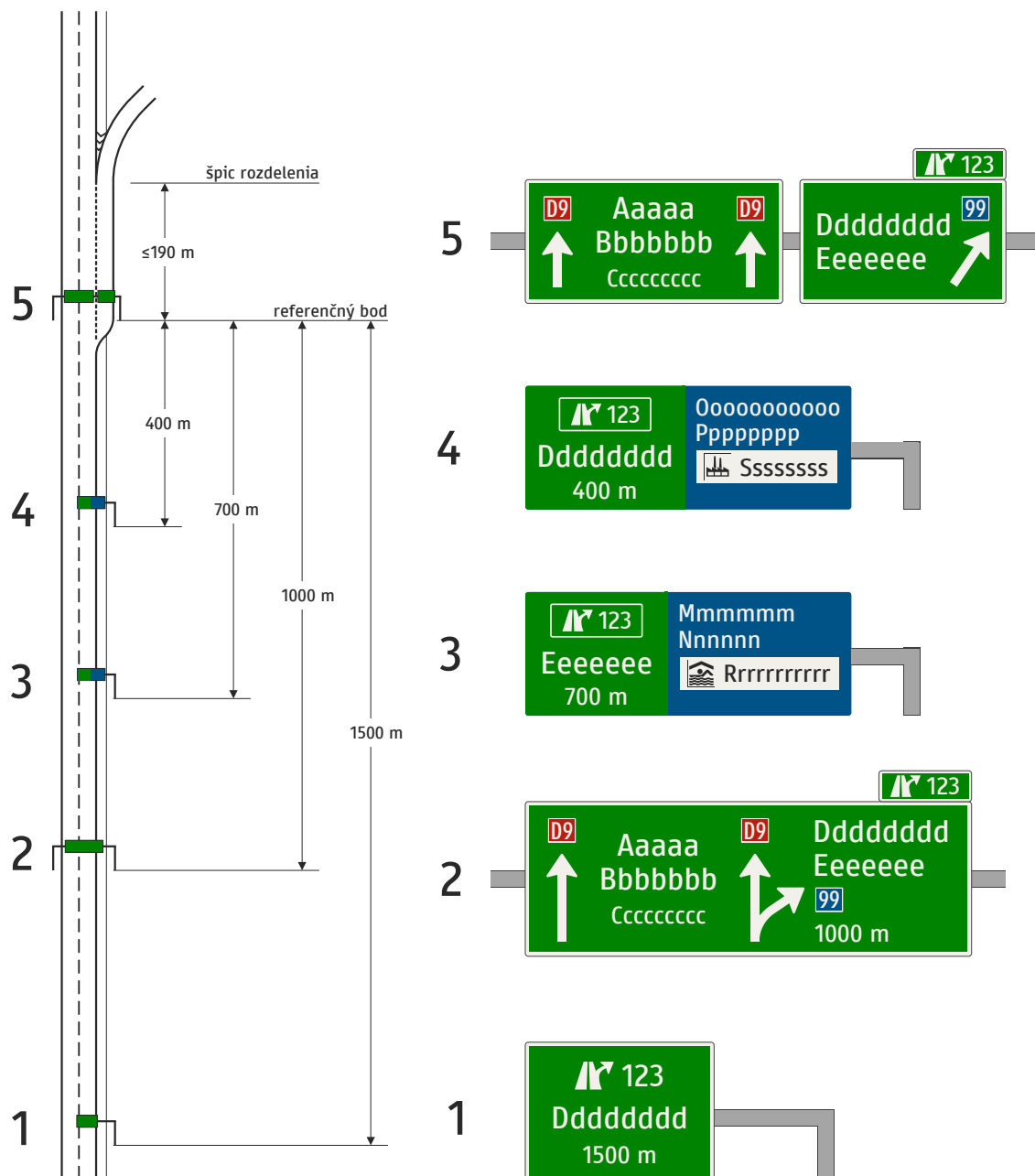
Vzorová schéma 14: Prípojka triedy P3, bez nepriamej návesti (nahradená druhou predzvest'ou)



Vzorová schéma 15: Prípojka triedy P3, bez nepriamej návesti (nahradená druhou predzvestňou), trojpruhový pás



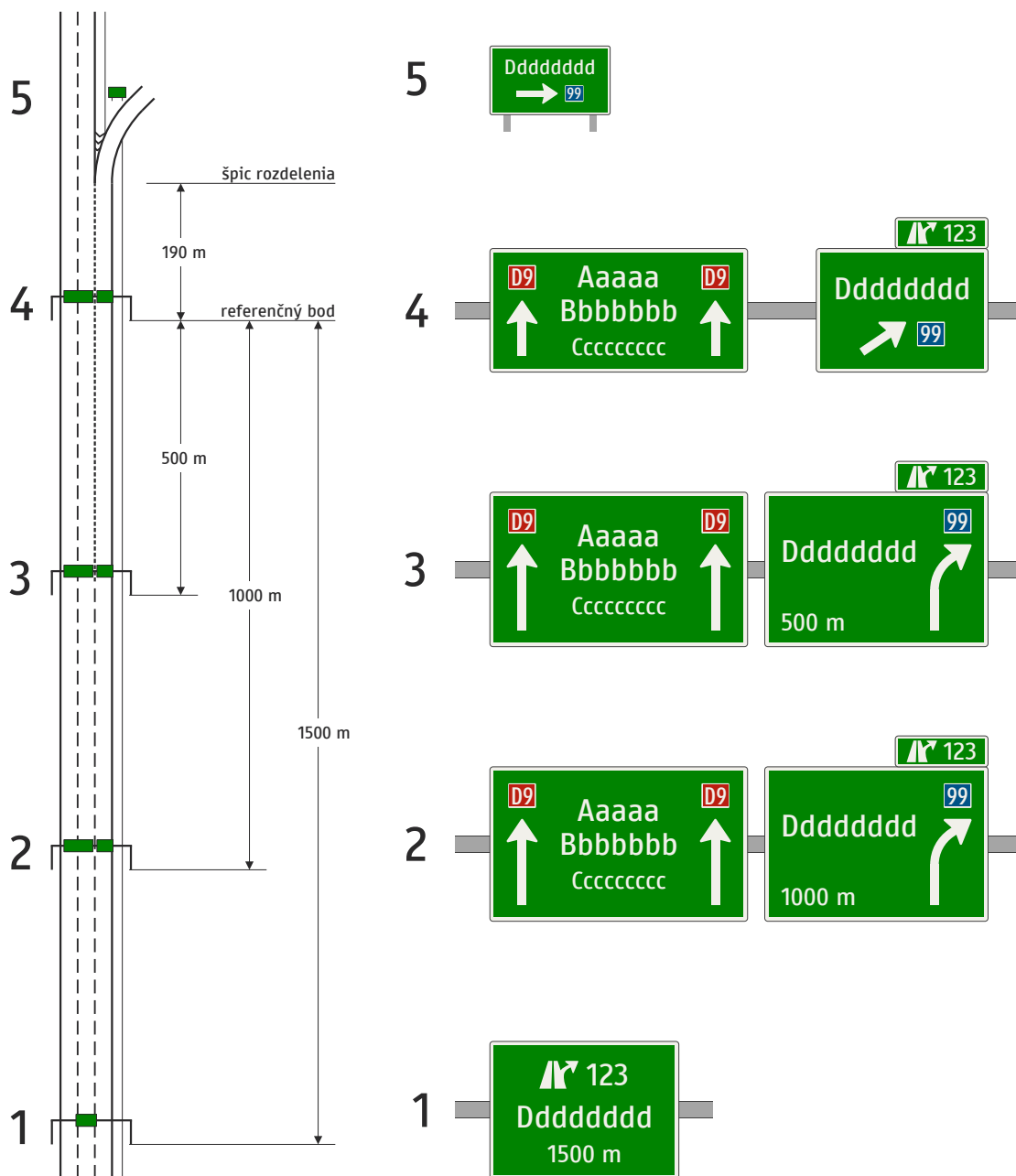
Vzorová schéma 16: Prípojka triedy P3, vypustená nepriama návesť (krátka vzdialenosť medzi križovatkami)



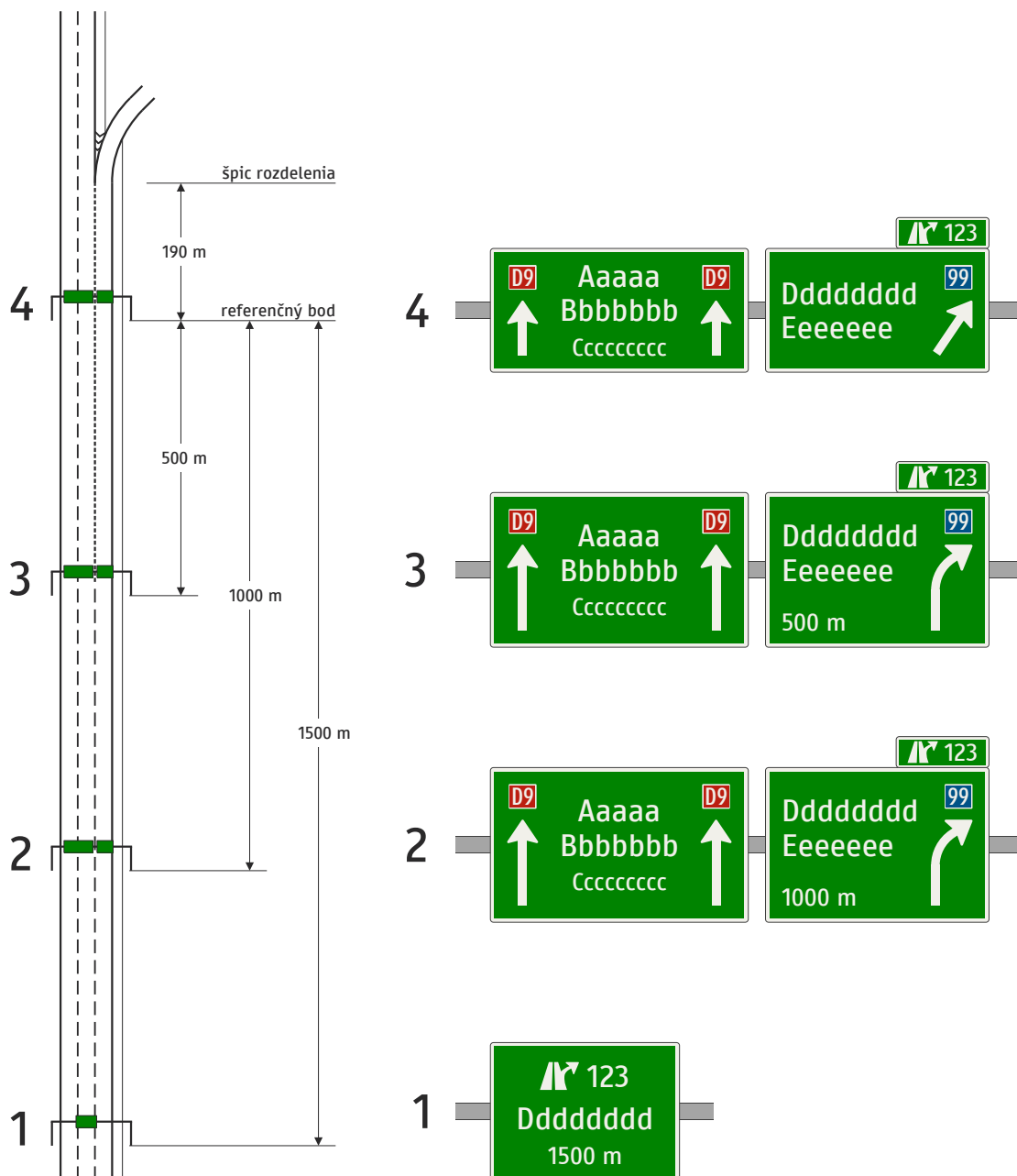
Vzorová schéma 17: Prípojka triedy P3, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy



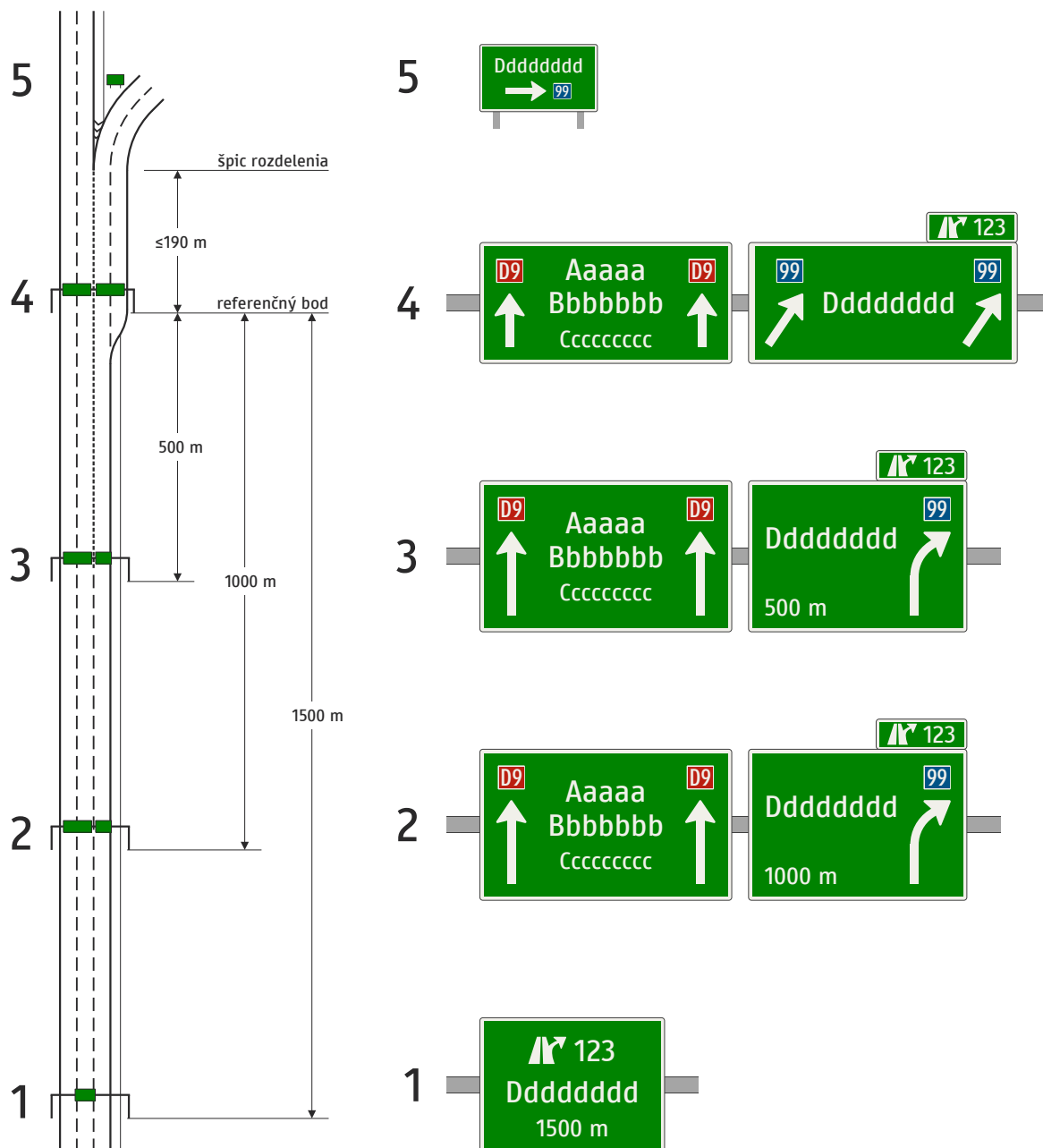
A.1.4 Subtrakcia



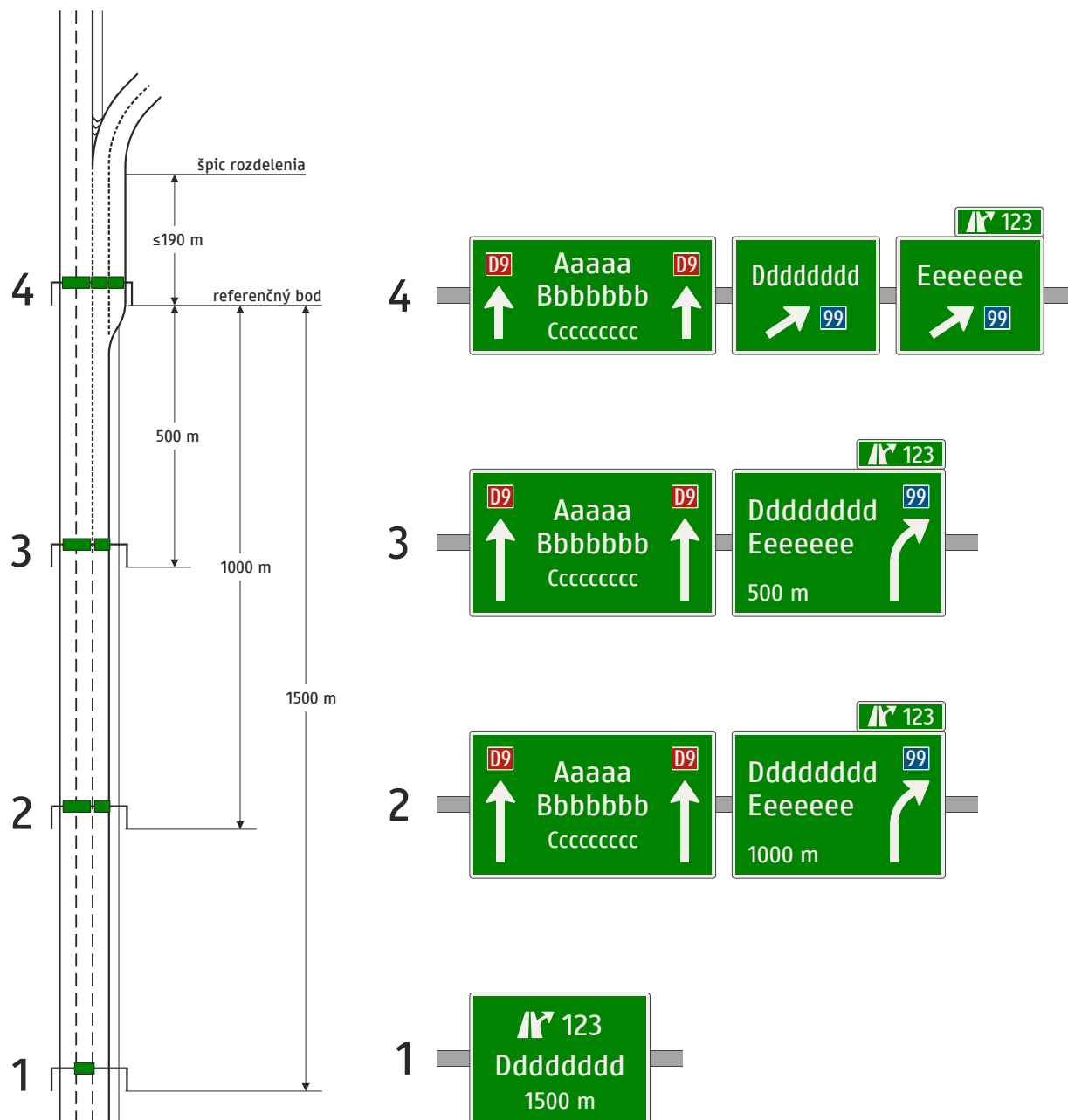
Vzorová schéma 18: Prípojka, čistá subtrakcia



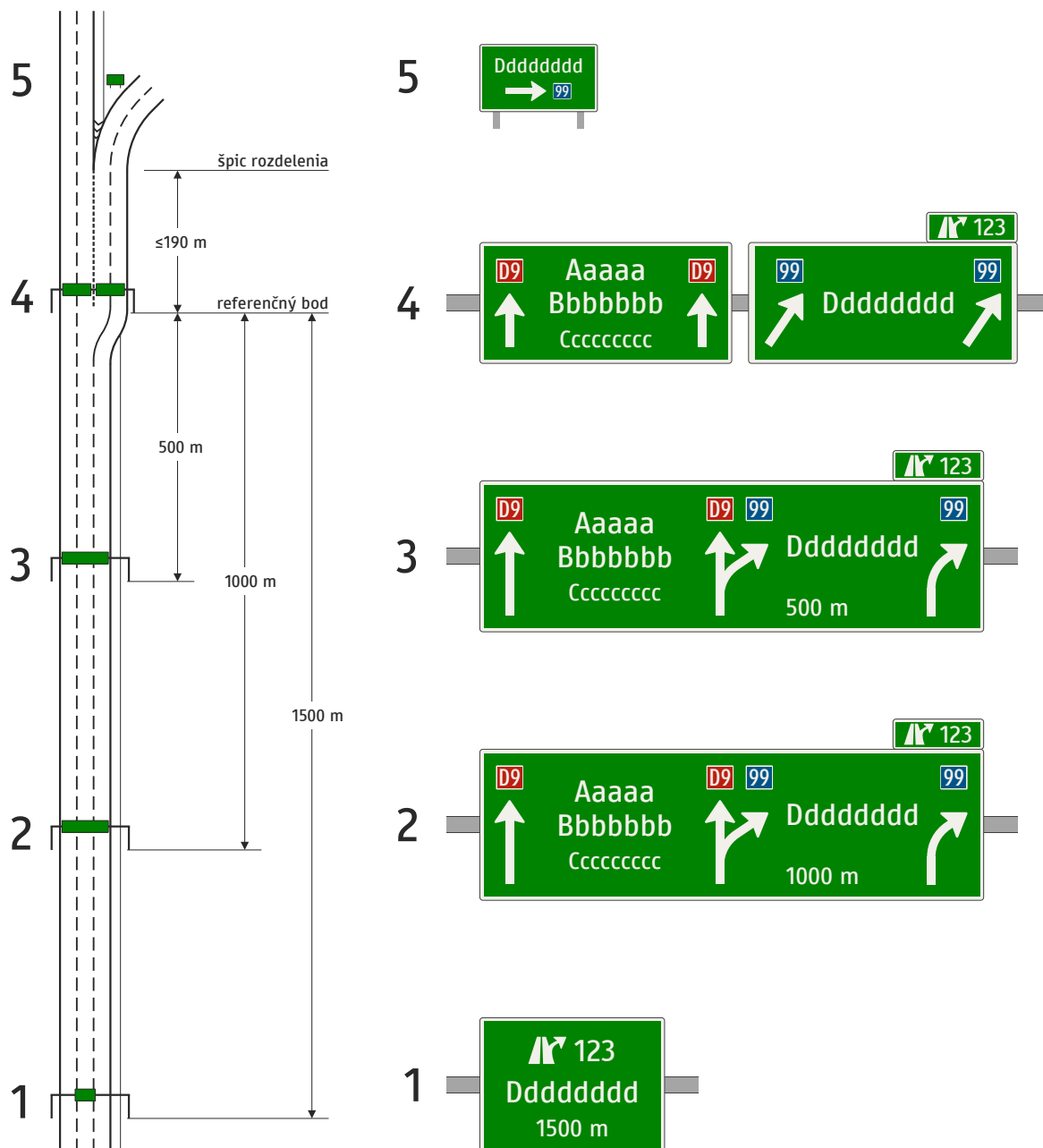
Vzorová schéma 19: Prípojka, čistá subtrakcia, výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy



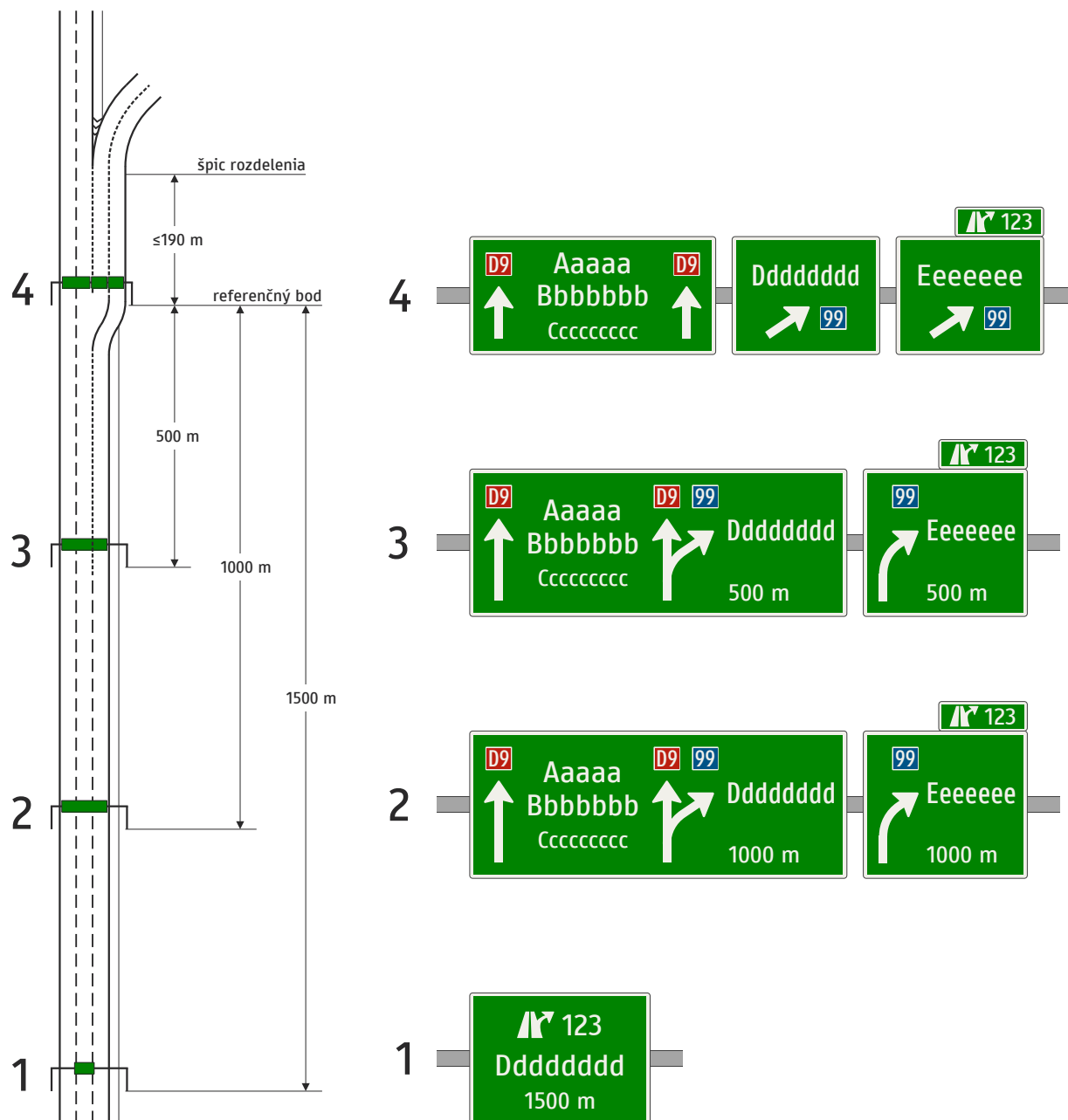
Vzorová schéma 20: Prípojka, čistá subtrakcia, 2-pruhový výjazd



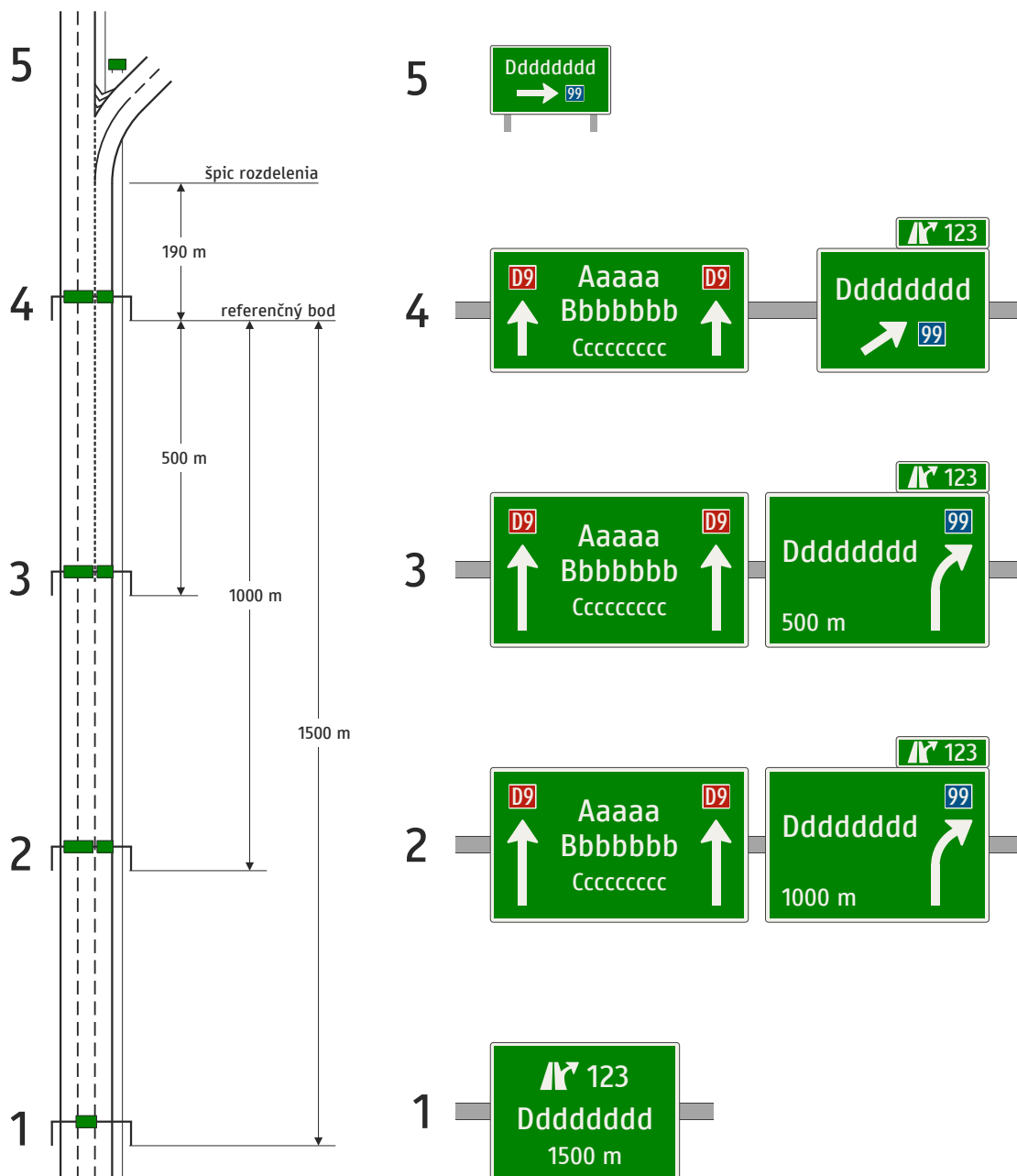
Vzorová schéma 21: Prípojka, čistá subtrakcia, 2-pruhový triedený výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy



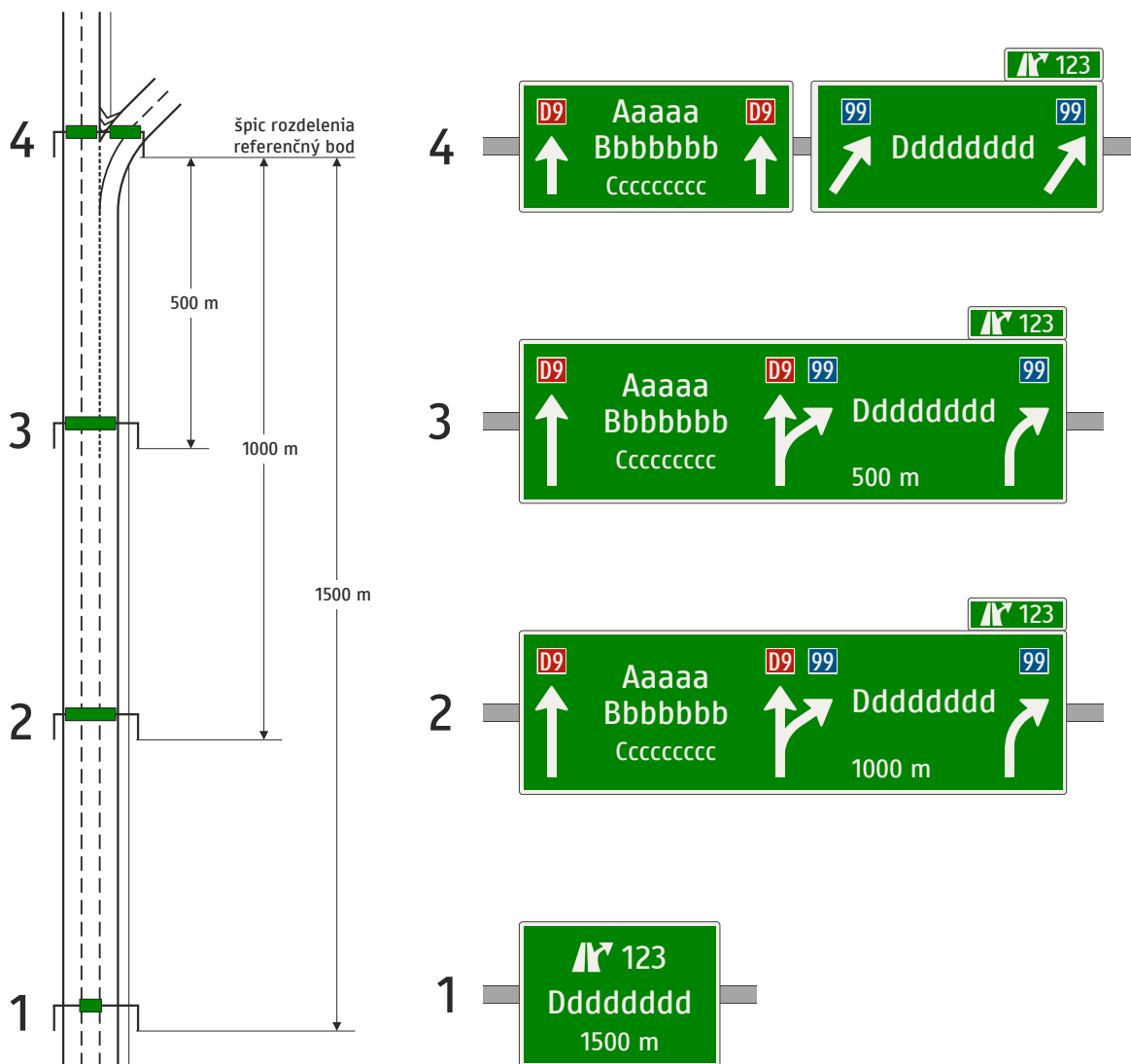
Vzorová schéma 22: Prípojka, združená subtrakcia



Vzorová schéma 23: Prípojka, združená subtrakcia, triedený výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy

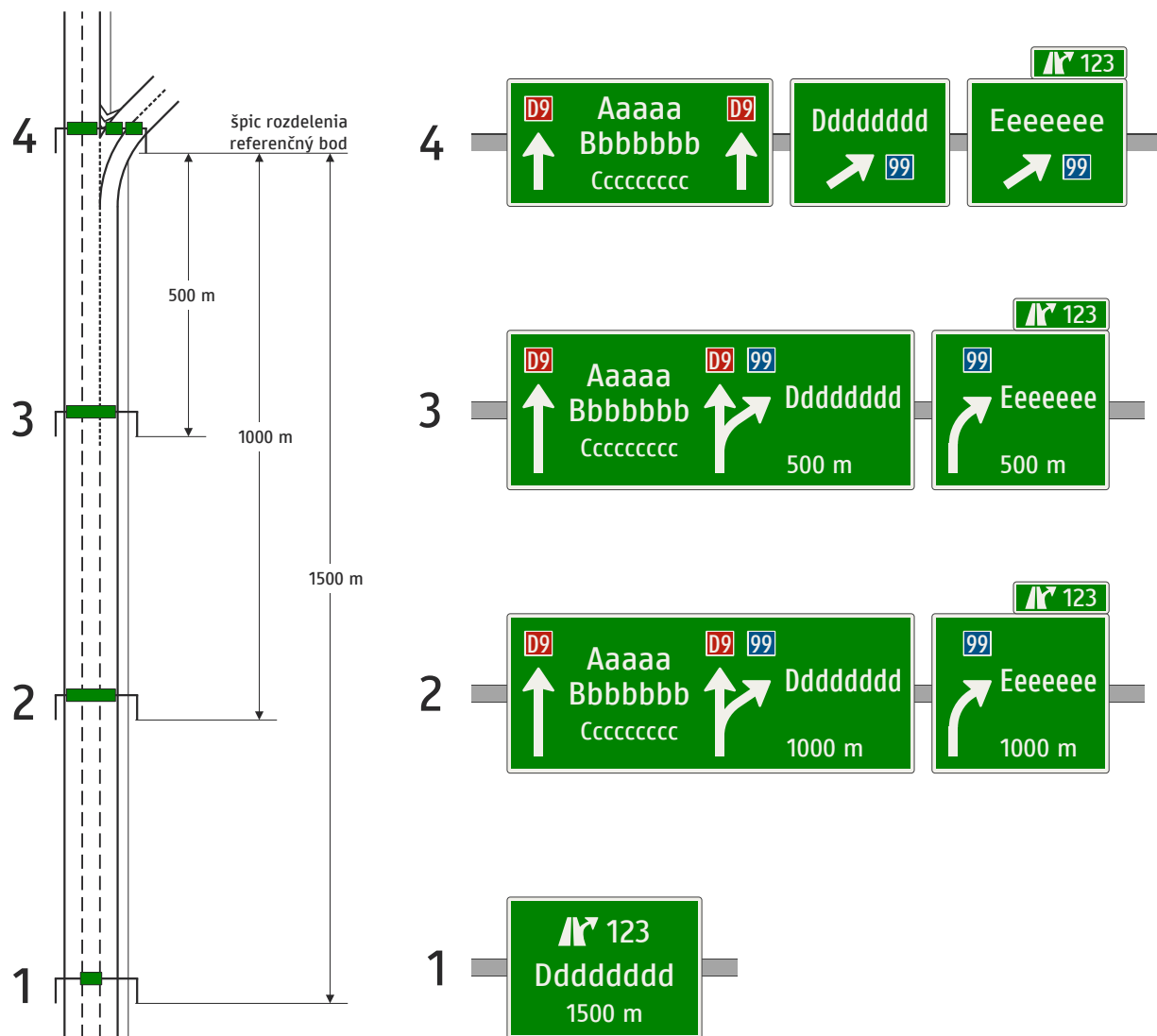


Vzorová schéma 24: Prípojka, nepriznaná klinová subtrakcia



Vzorová schéma 25: Prípojka, priznaná klinová subtrakcia

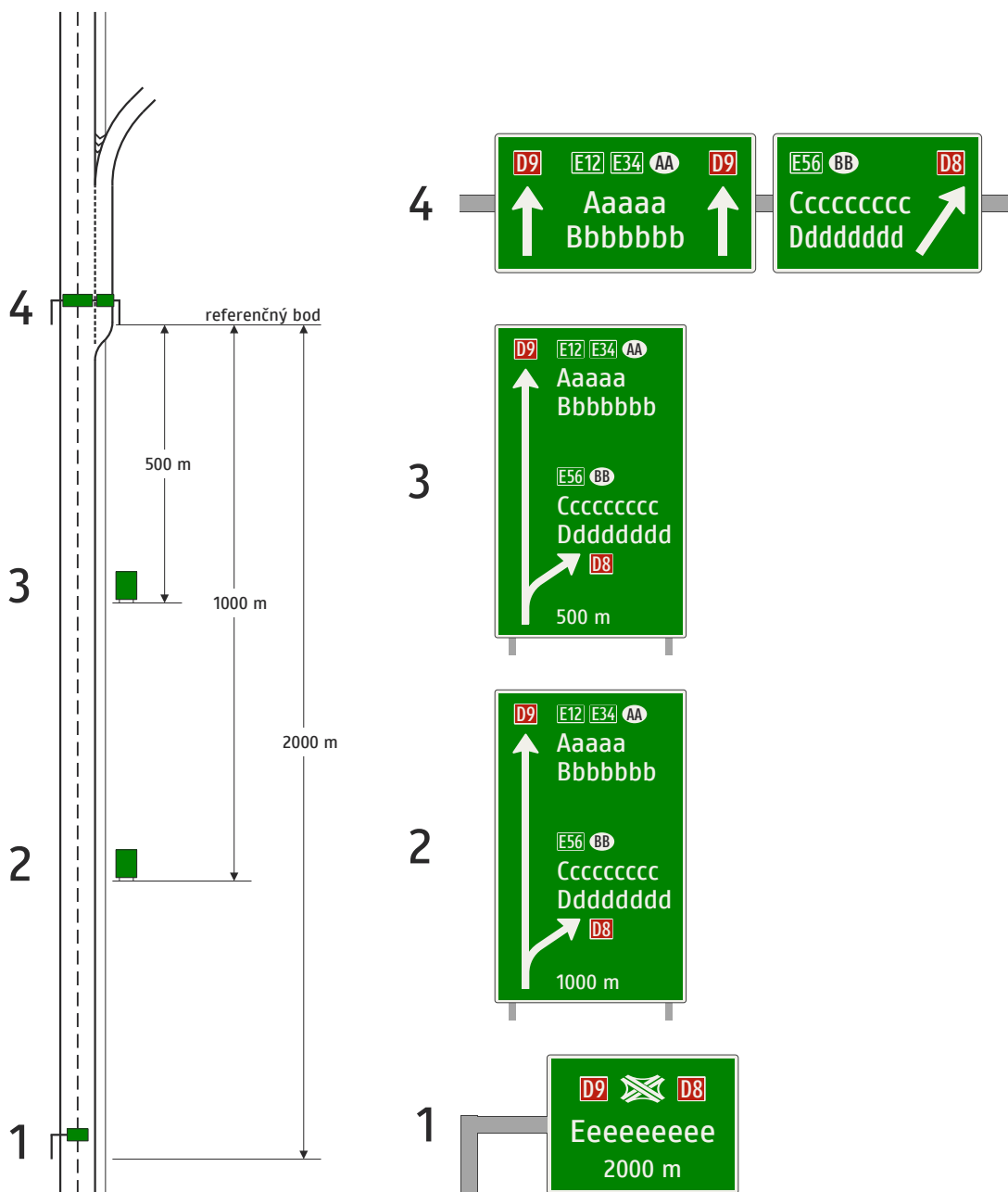




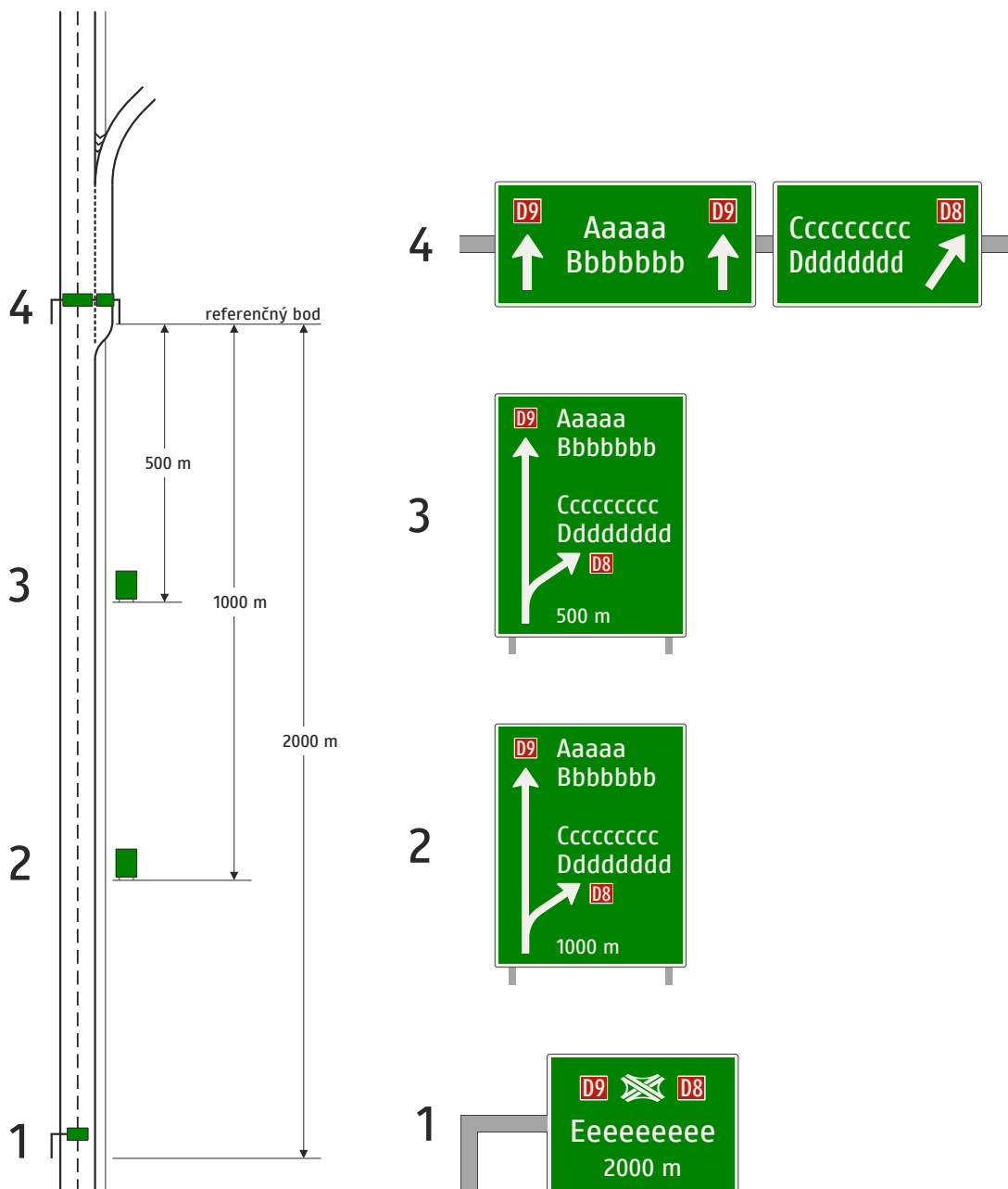
Vzorová schéma 26: Prípojka, priznaná klinová subtrakcia, triedený výjazd do kolektora alebo rozdeľujúcej sa vetvy

A.2 Uzly

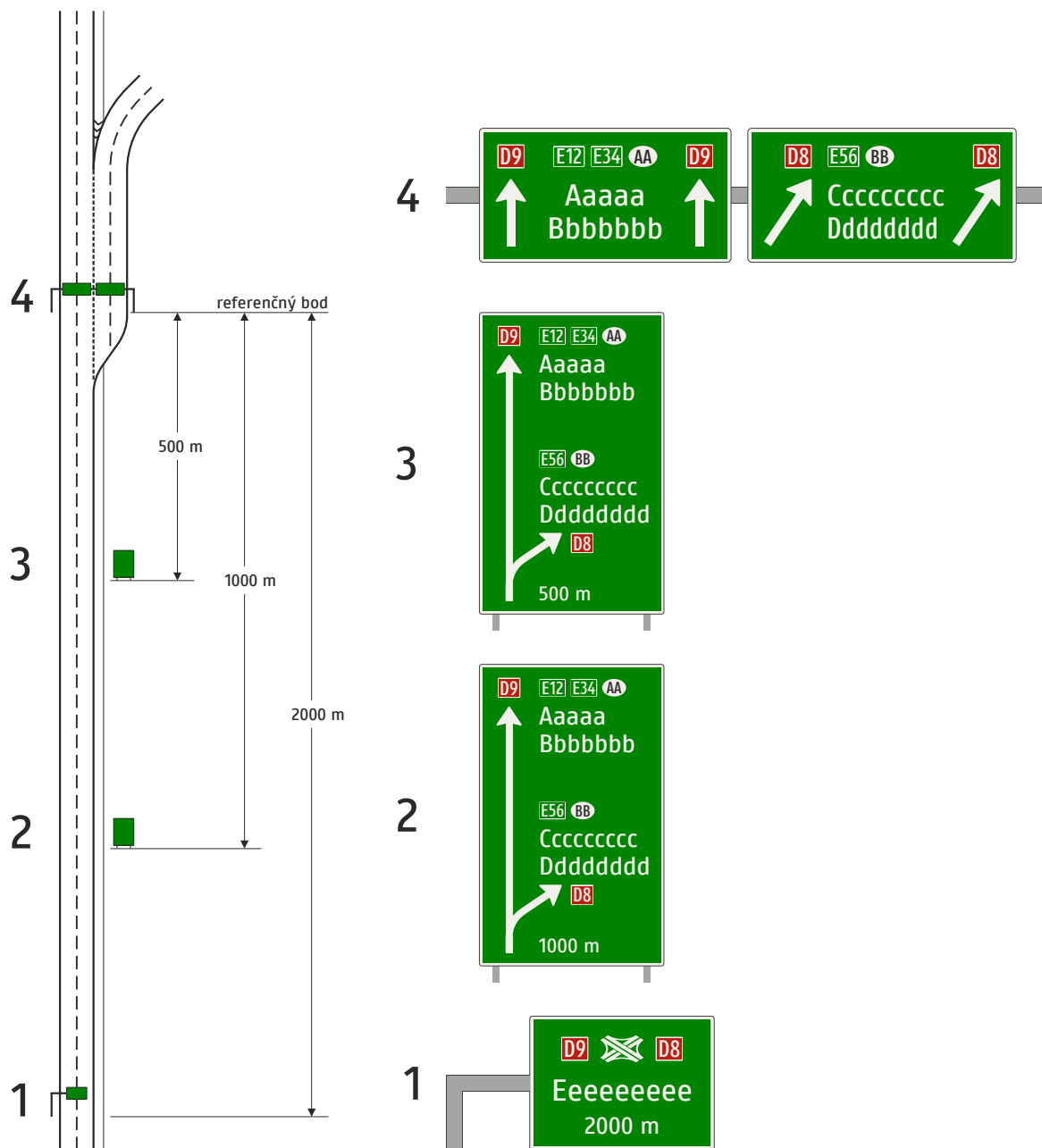
A.2.1 Trieda U1



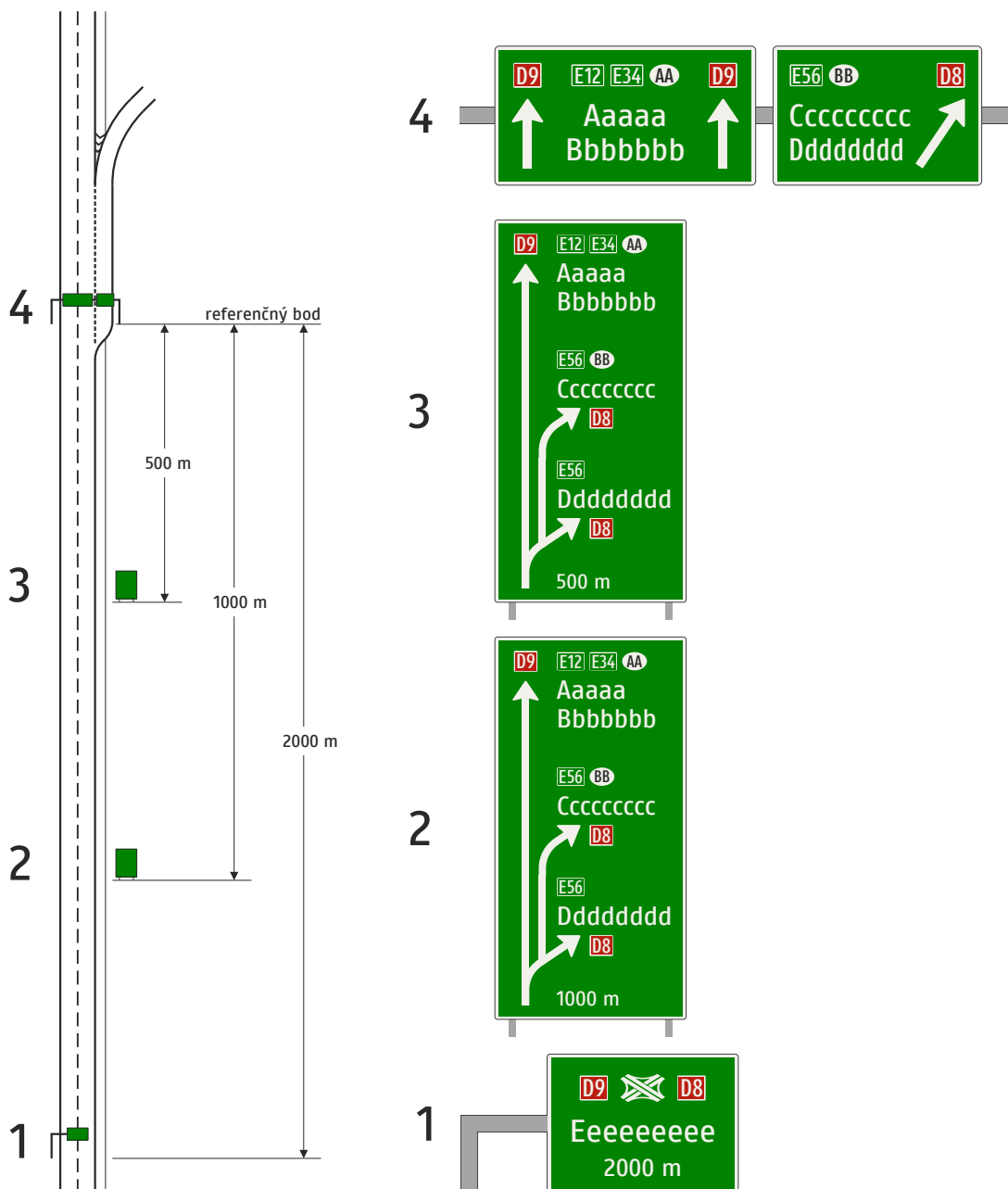
Vzorová schéma 27: Uzol triedy U1, triangel



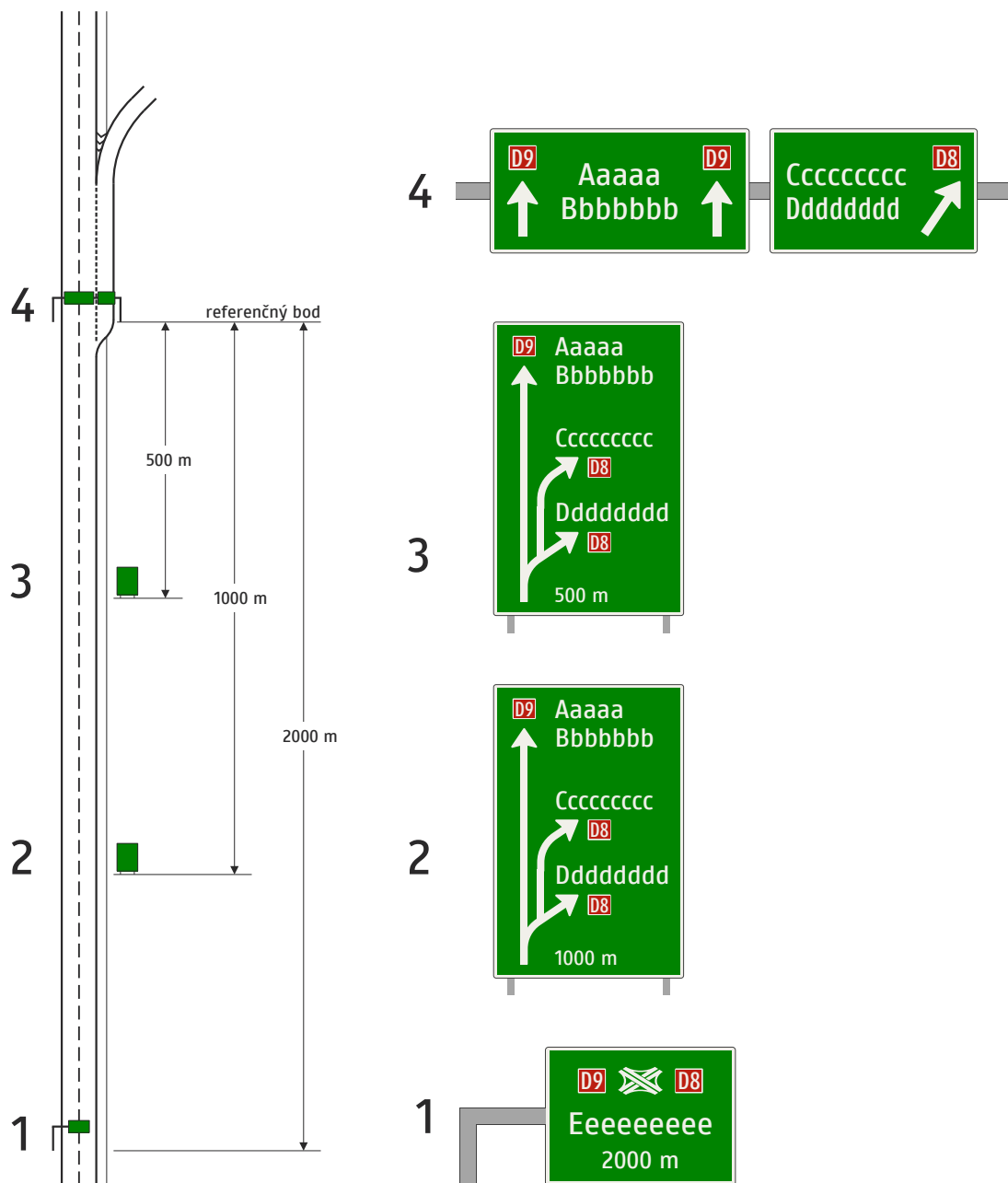
Vzorová schéma 28: Uzol triedy U1, triangel, bez E-ciest



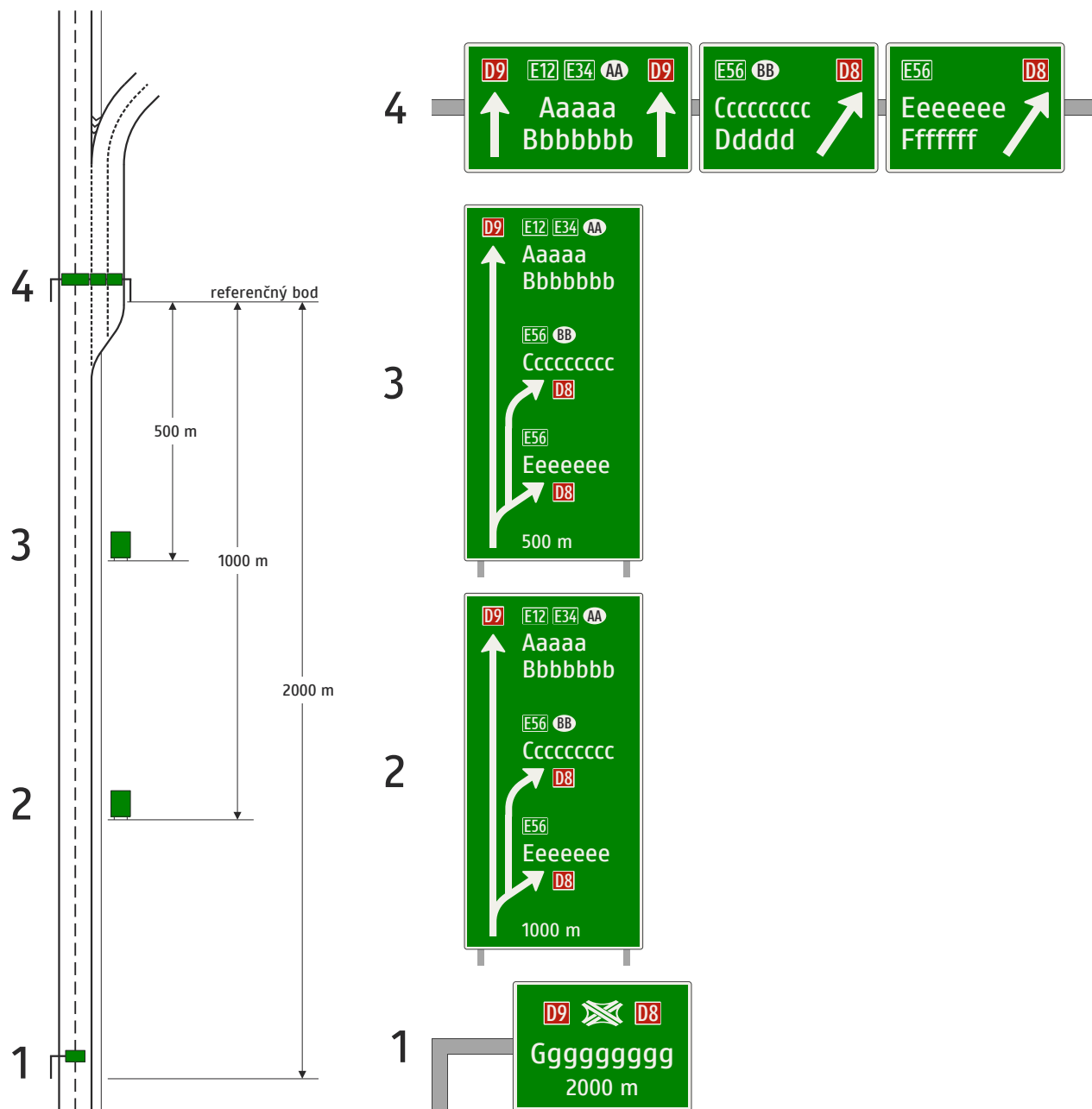
Vzorová schéma 29: Uzol triedy U1, triangel, 2-pruhov  odbočenie



Vzorová schéma 30: Uzol triedy U1, plné križovanie

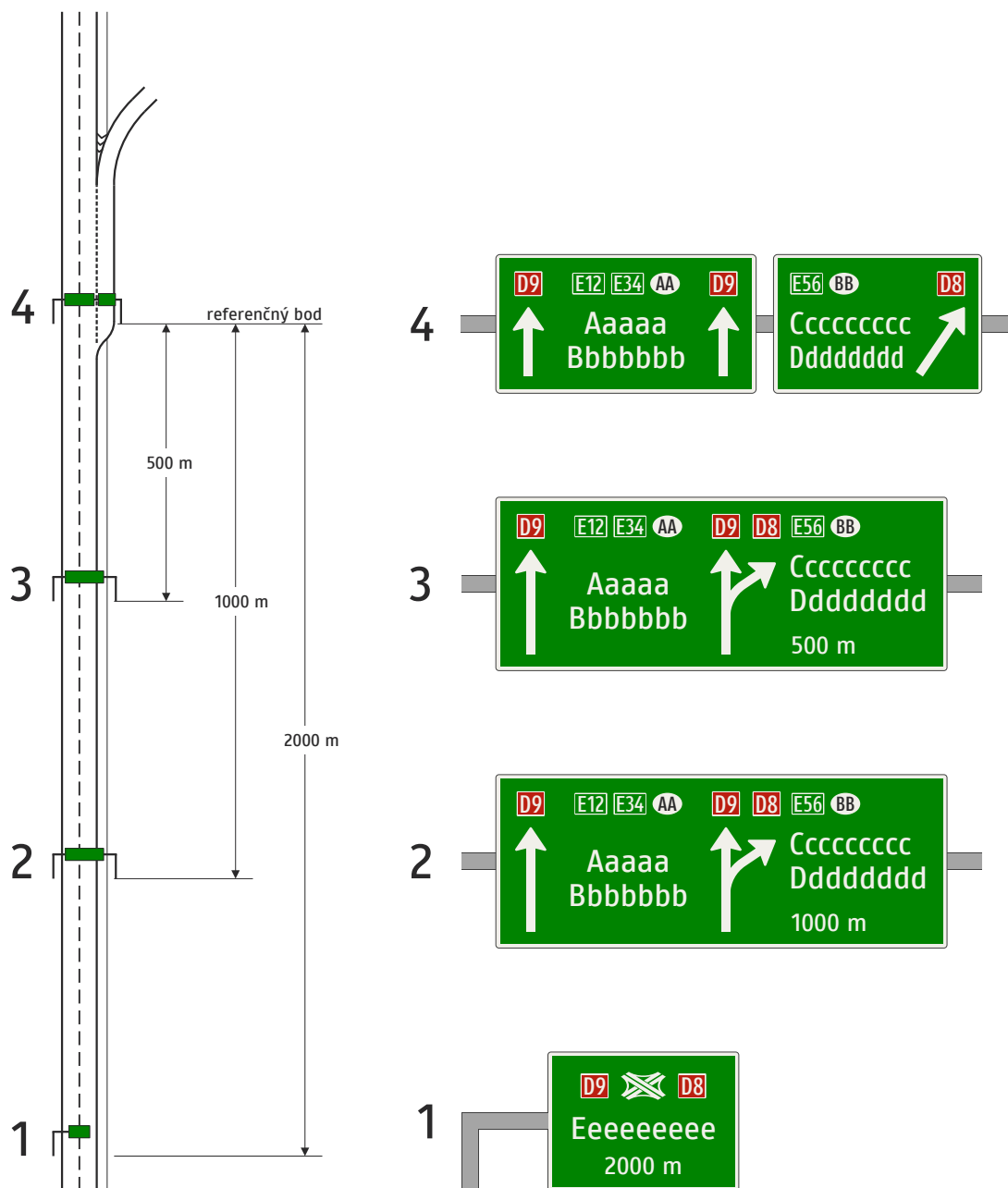


Vzorová schéma 31: Uzol triedy U1, plné križovanie, bez E-ciest



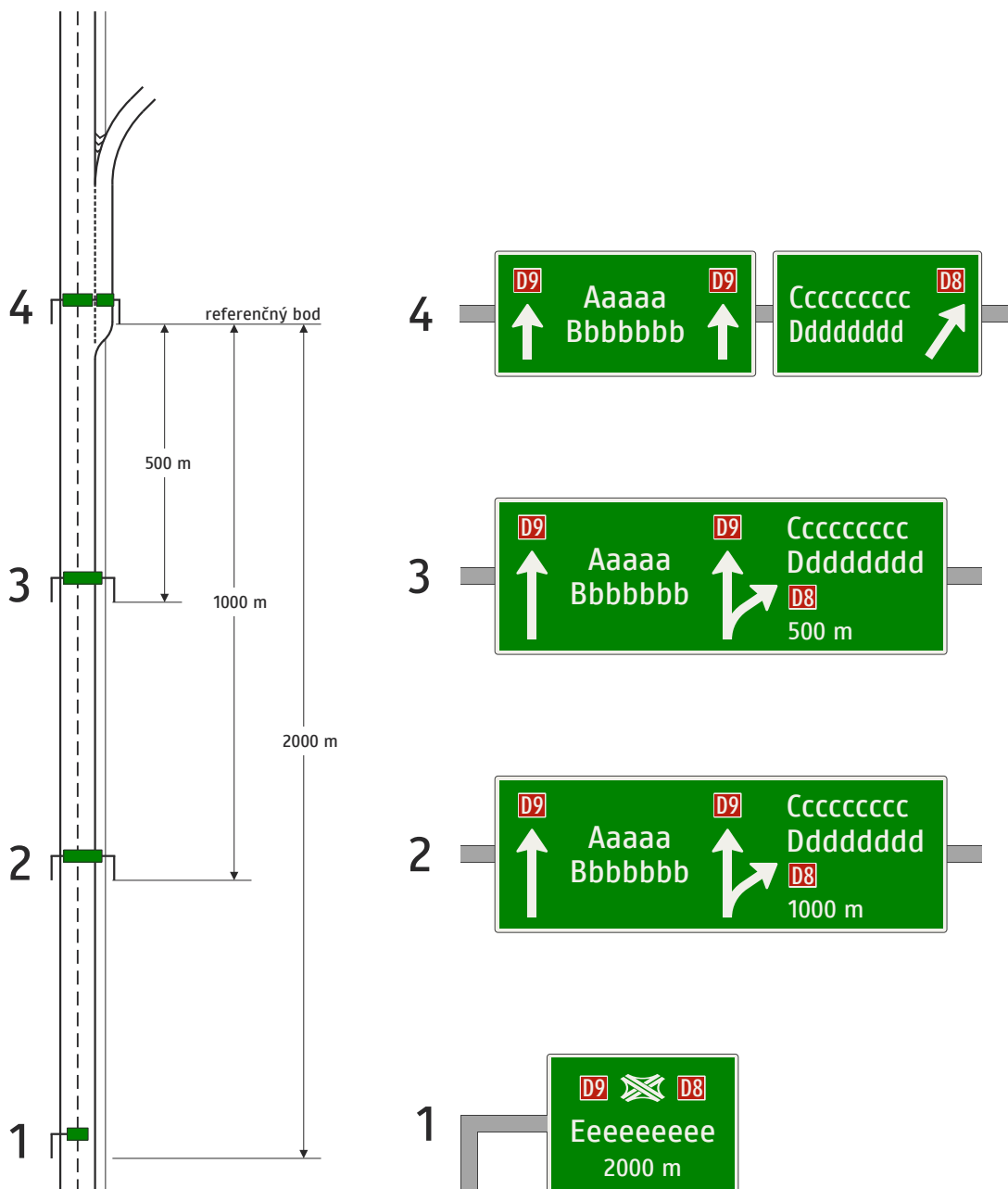
Vzorová schéma 32: Uzol triedy U1, plné križovanie, 2-pruhové odbočenie (triedené)

A.2.2 Trieda U2

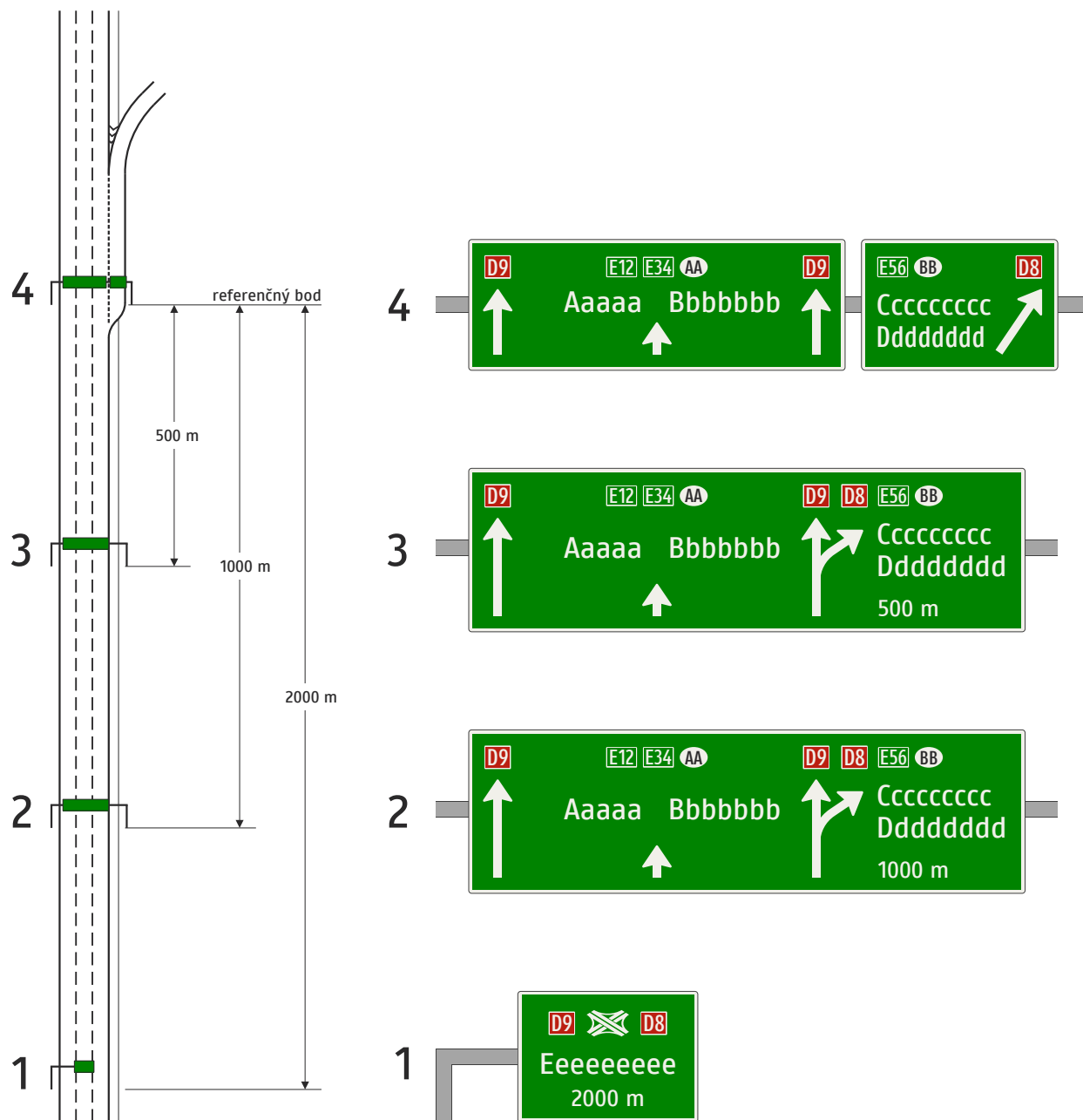


Vzorová schéma 33: Uzol triedy U2, triangel alebo plné križovanie

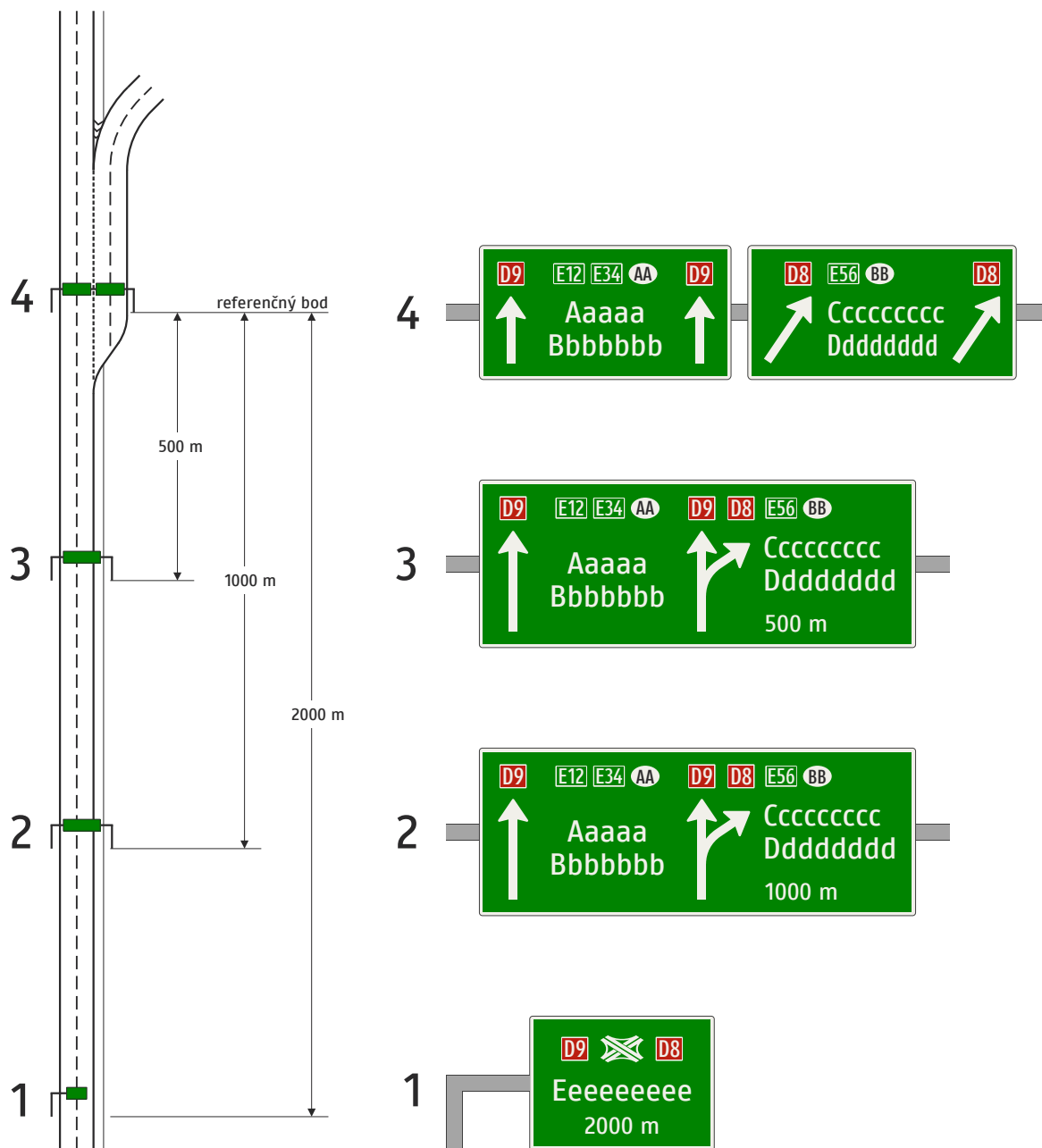




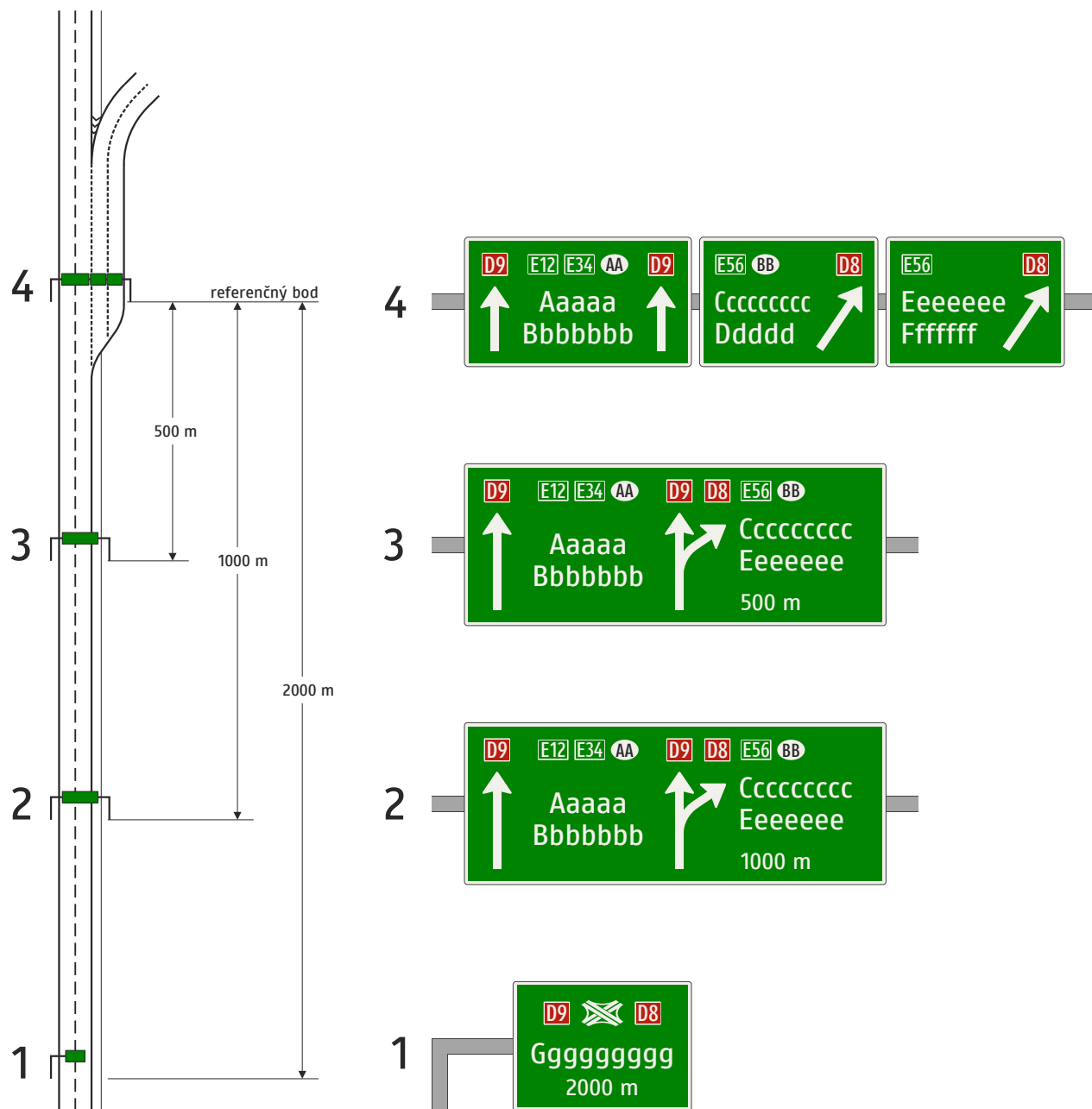
Vzorová schéma 34: Uzol triedy U2, triangel alebo plné križovanie, bez E-ciest



Vzorová schéma 35: Uzol triedy U2, triangel alebo plné križovanie, 3-pruhový pás

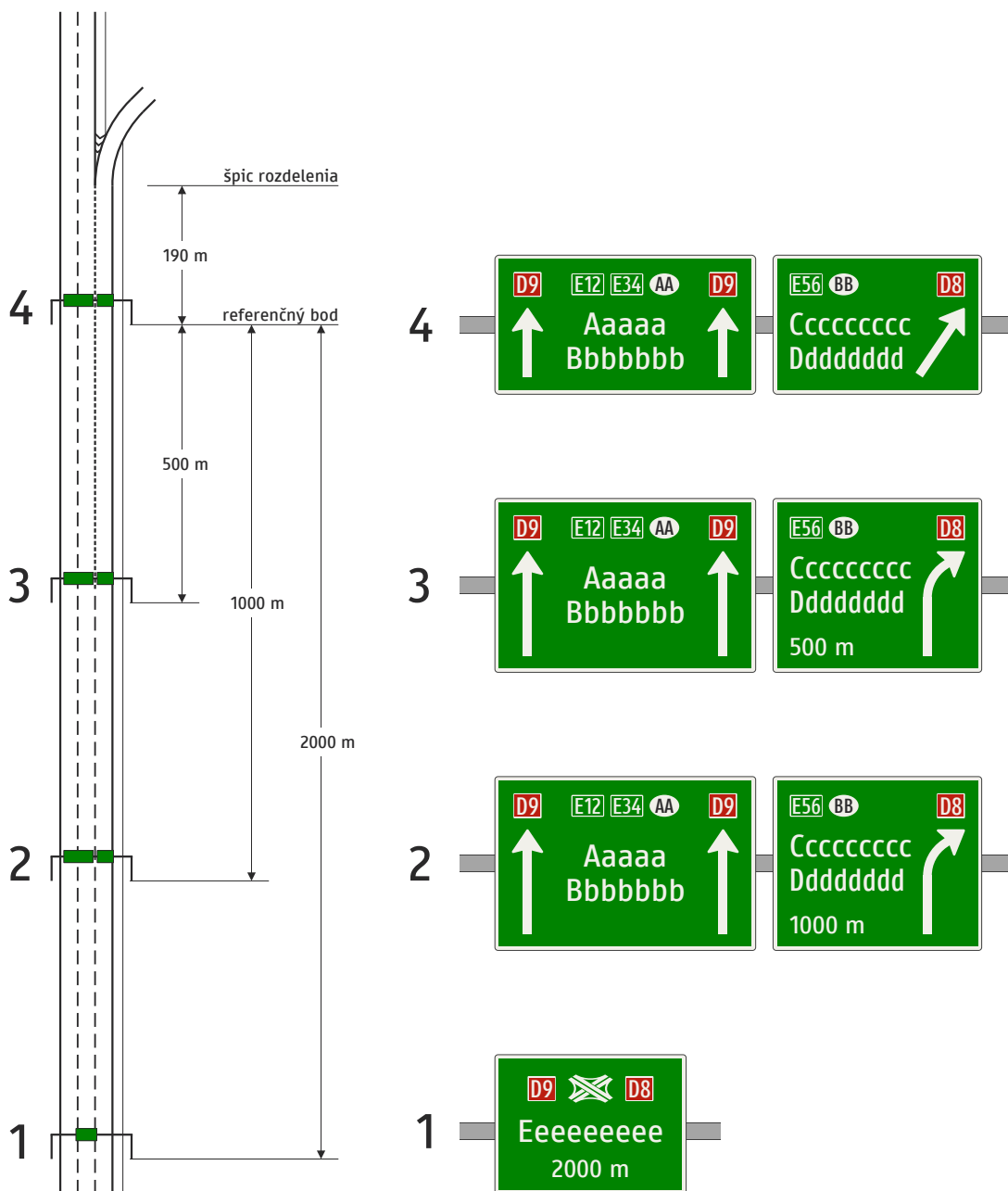


Vzorová schéma 36: Uzol triedy U2, triangel, 2-pruhové odbočenie

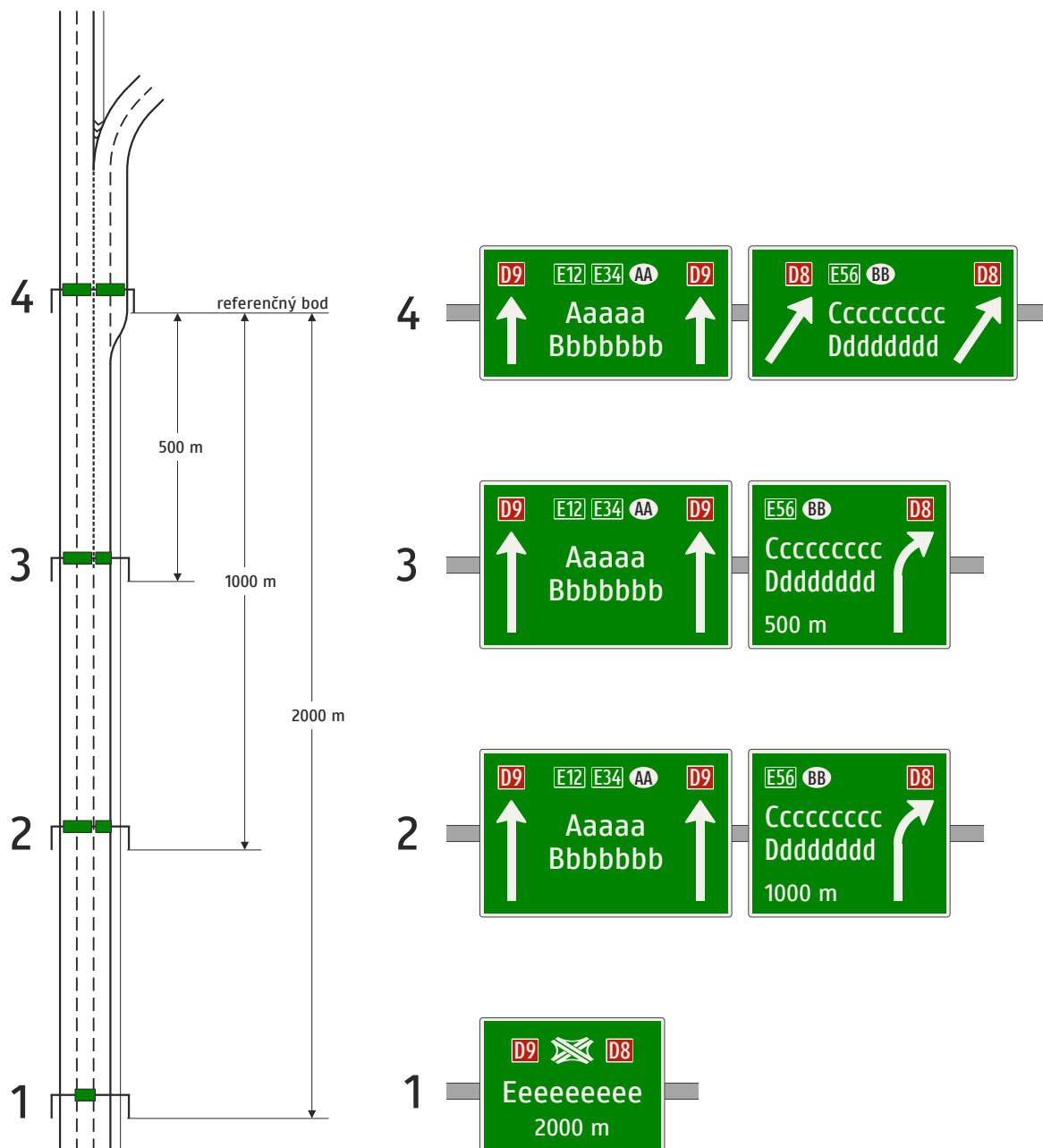


Vzorová schéma 37: Uzol triedy U2, plné križovanie, 2-pruhové odbočenie (triedené)

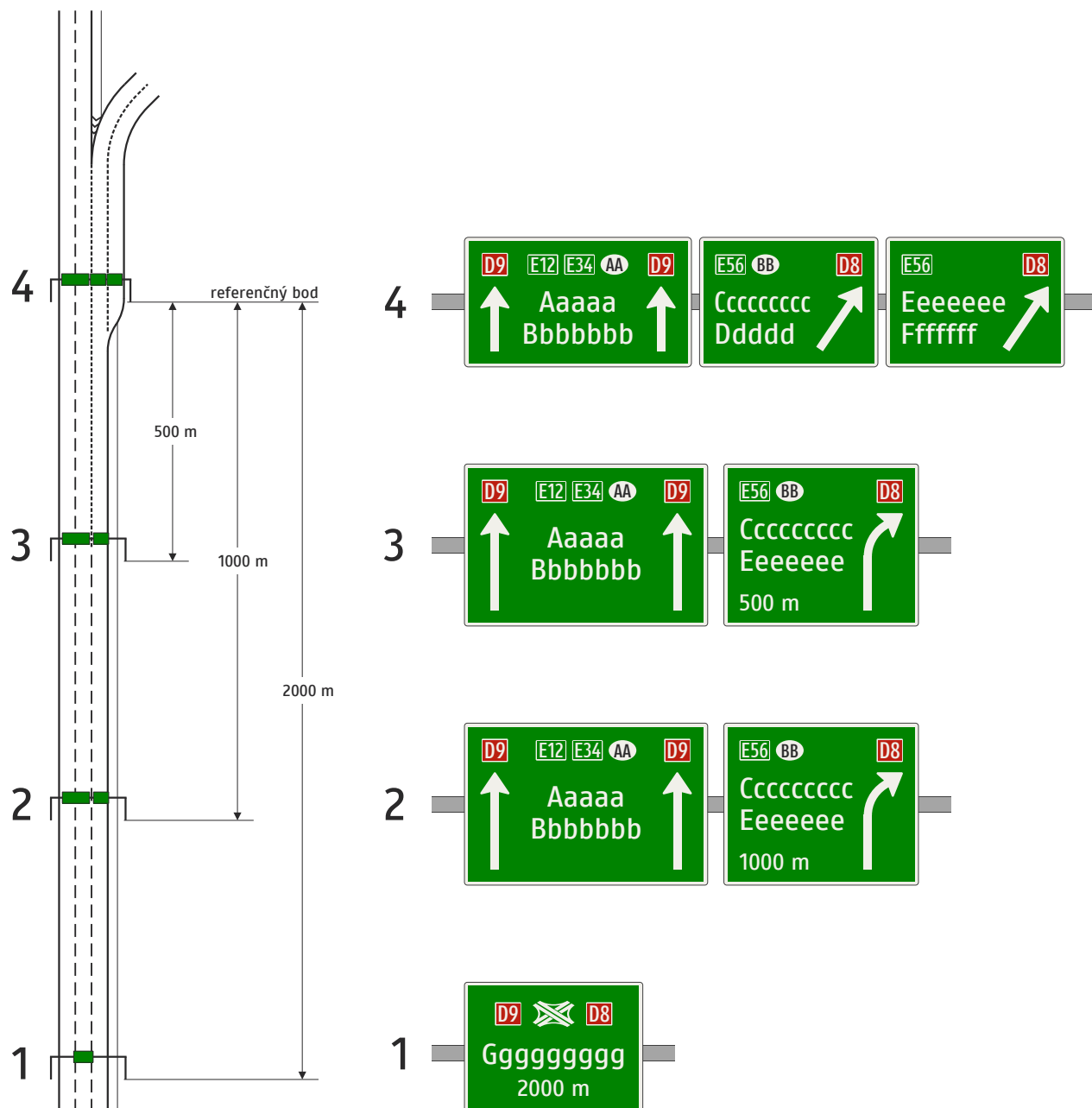
A.2.3 Subtrakcia



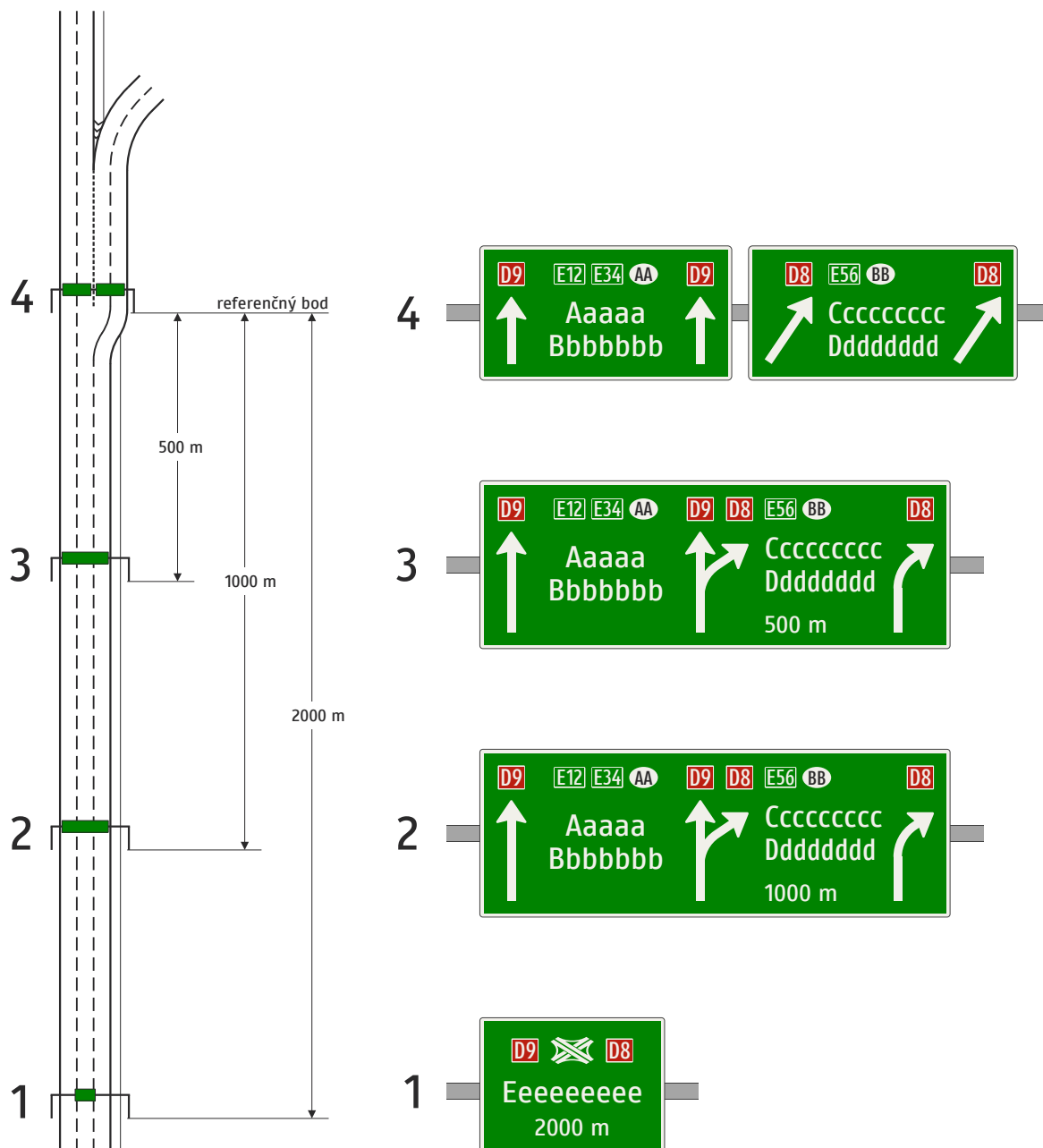
Vzorová schéma 38: Uzol, čistá subtrakcia, triangel alebo plné križovanie



Vzorová schéma 39: Uzol,  ist  subtrakcia 2-pruhov , triangel

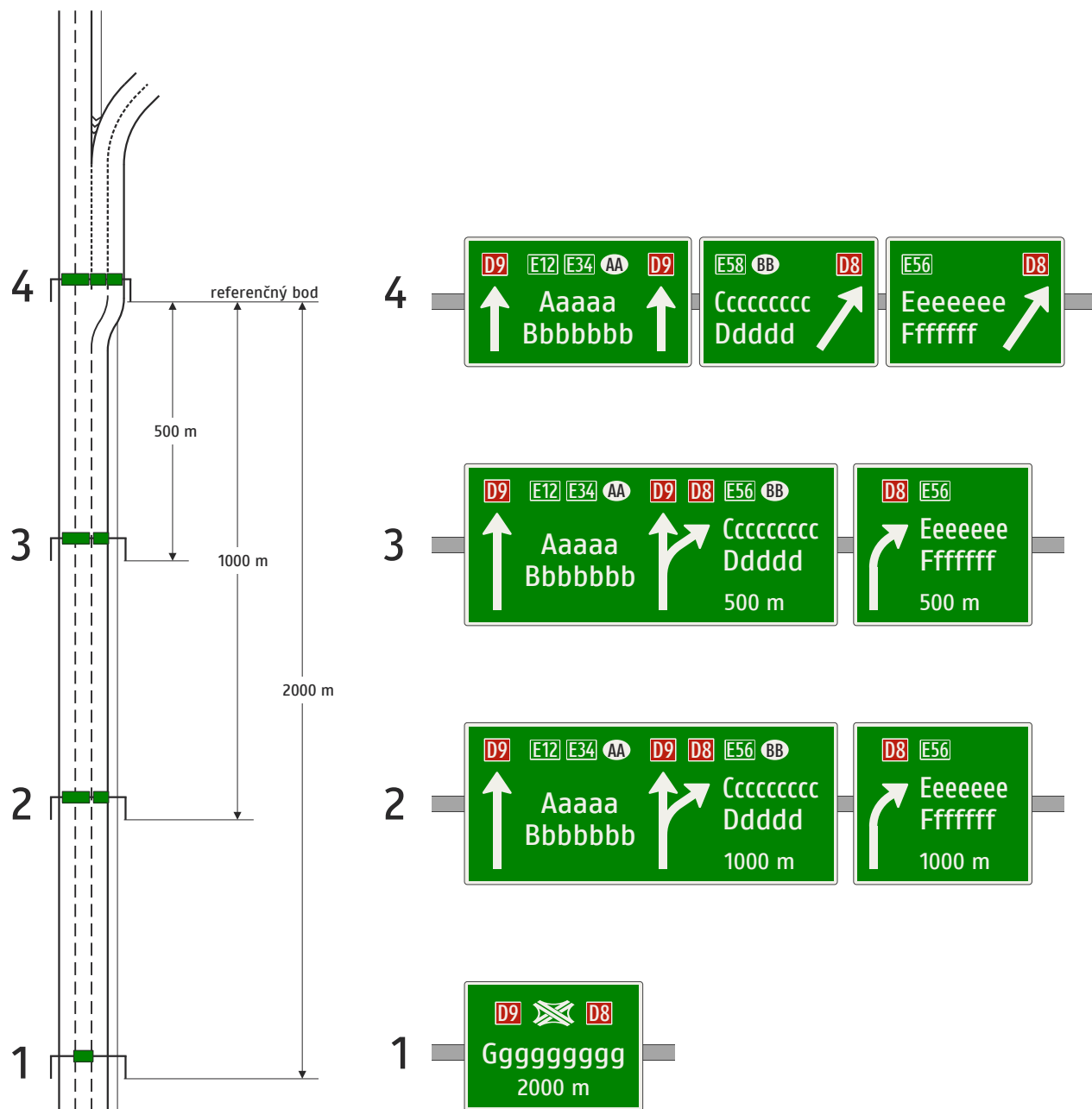


Vzorová schéma 40: Uzol, čistá subtrakcia 2-pruhová triedená, plné križovanie

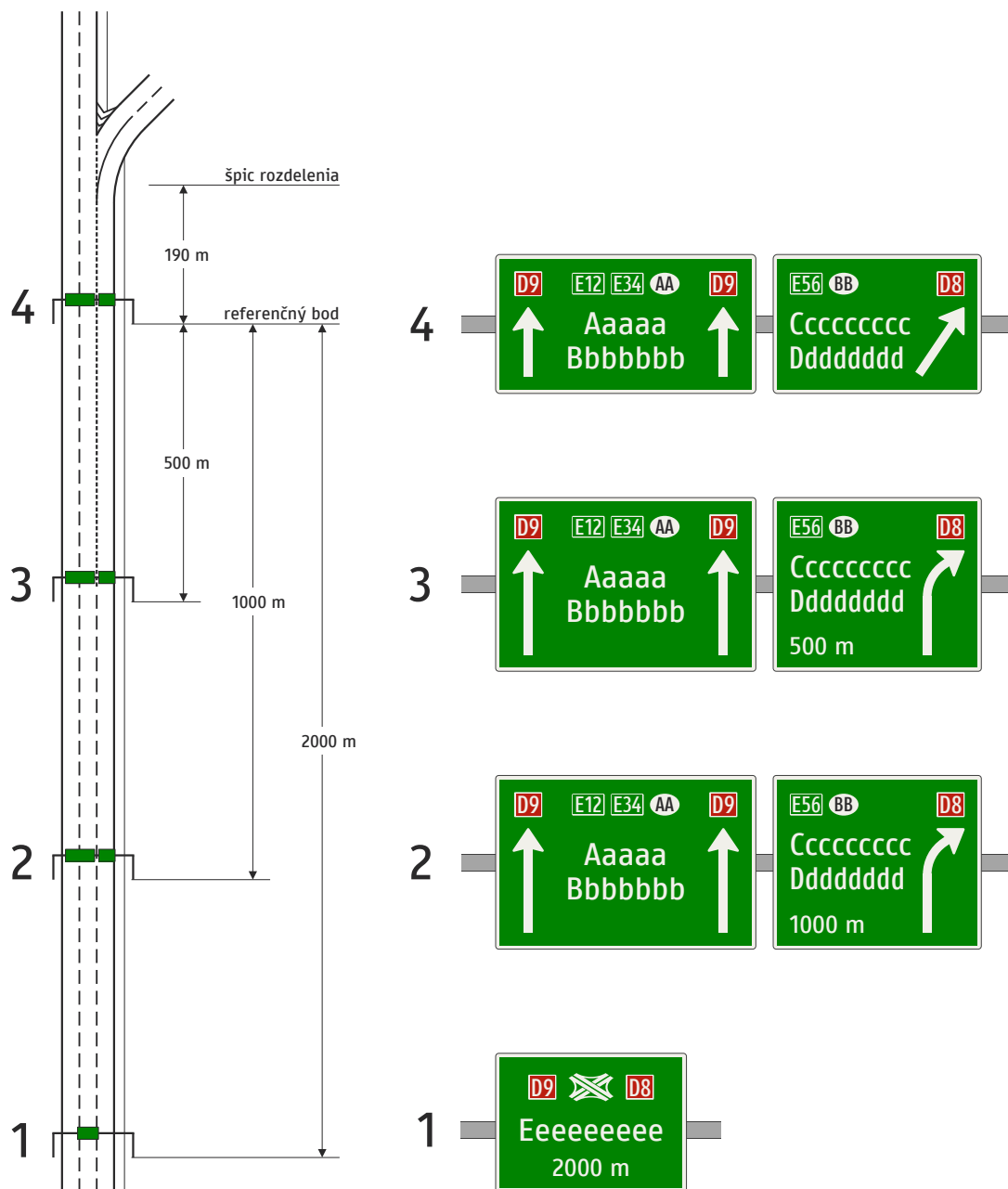


Vzorová schéma 41: Uzol, zdru en  subtrakcia, triangel

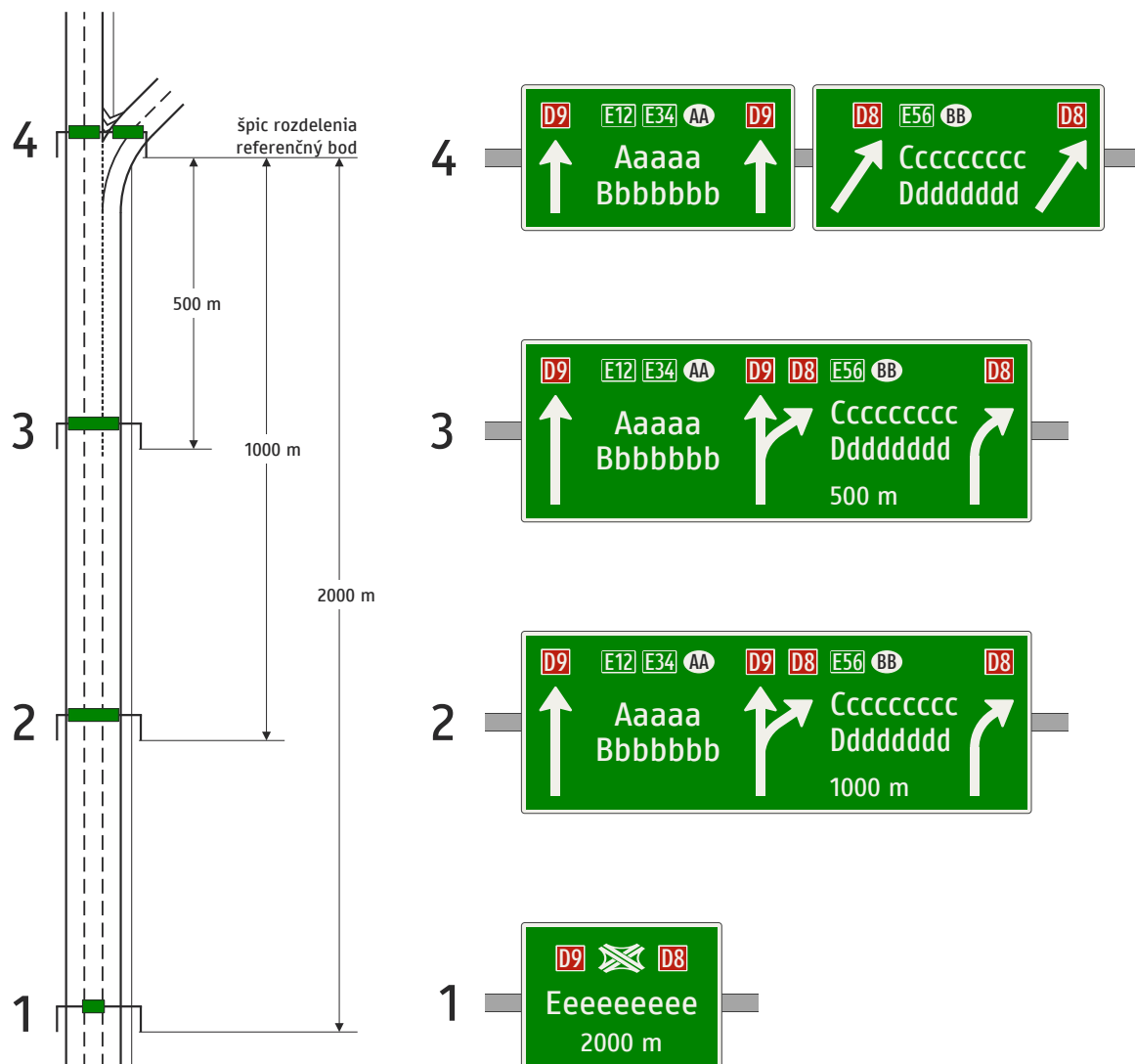




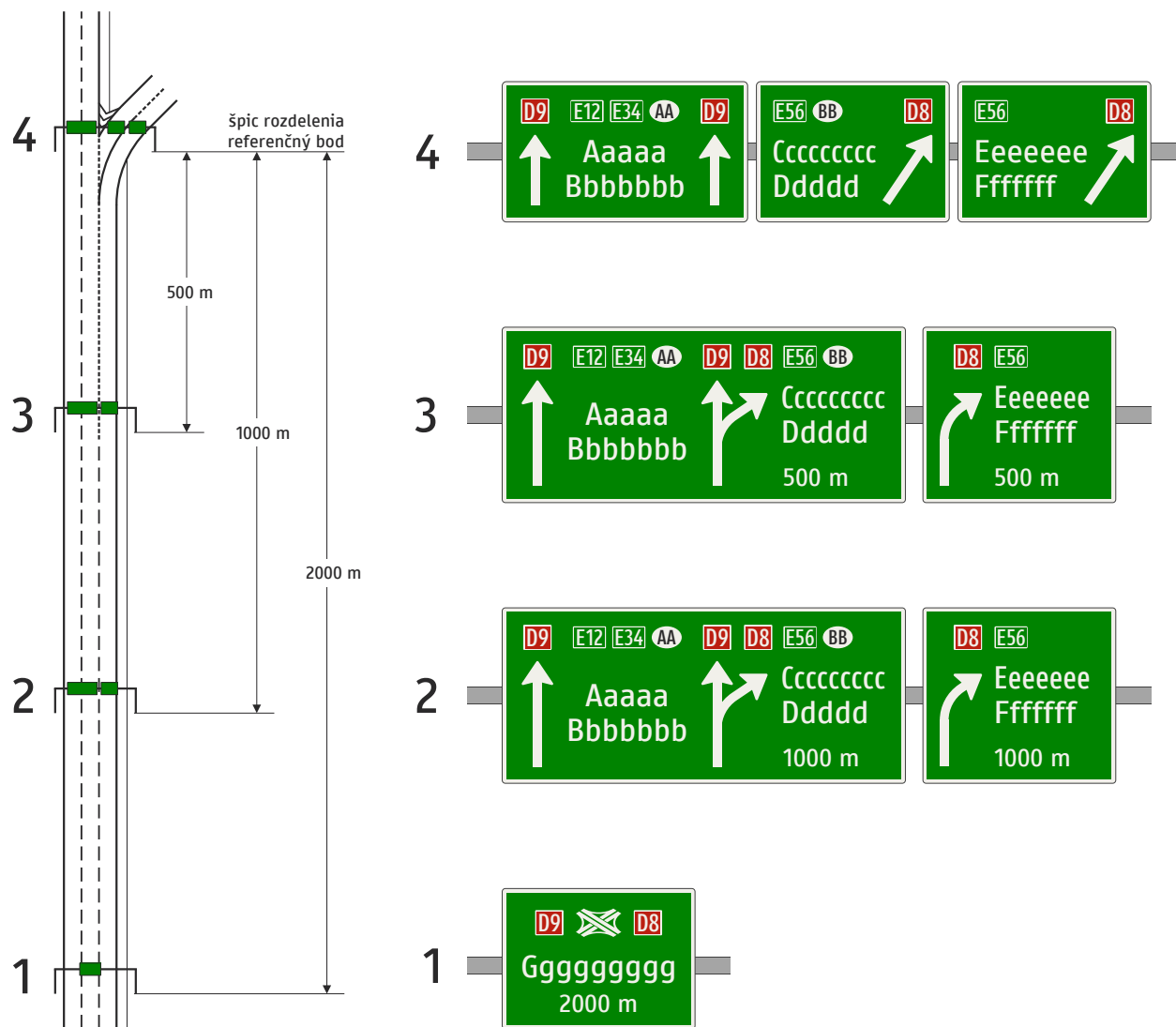
Vzorová schéma 42: Uzol, združená subtrakcia, plné križovanie



Vzorová schéma 43: Uzol, nepriznaná klinová subtrakcia, triangel alebo plné križovanie



Vzorová schéma 44: Uzol, priznaná klinová subtrakcia, triangel



Vzorová schéma 45: Uzol, priznaná klinová subtrakcia, plné križovanie

## Príloha B Návrhové schémy značiek

Návrhové schémy značiek sú kótované v ekvivalentných jednotkách E (pozri 6.1.2). Pri návrhu konkrétnej značky sa tieto prepočítavajú na milimetre podľa základnej výšky písma danej značky:

- 280 mm: 1 E = 40 mm,
- 350 mm: 1 E = 50 mm,
- 420 mm: 1 E = 60 mm.

Znakom „L“ sa označuje hrúbka lemovania, t.j. kontrastný prúžok a lem spoločne. Parametre lemovania určuje 6.9. Prevažná väčšina značiek na diaľnici má zelenú základnú plochu a ich lemovanie sa teda skladá len z kontrastného prúžku bez lemu; nepriame návěsti nemajú žiadne lemovania.

Kóty rastrových vzdialeností používaných pri úprave návrhového rozmeru na rastrový rozmer (pozri 6.10) sú označené hviezdikou a pre lepšiu orientáciu sú zobrazené červenou farbou.

Návrhová schéma 1: Ohlasovacia tabuľa prípojky.....	177
Návrhová schéma 2: Ohlasovacia tabuľa prípojky, 2-riadkový názov križovatky .....	177
Návrhová schéma 3: Ohlasovacia tabuľa uzla .....	177
Návrhová schéma 4: Ohlasovacia tabuľa uzla, 2-riadkový názov križovatky + dve križované diaľnice .....	178
Návrhová schéma 5: Ohlasovacia tabuľa uzla, ktorý je súčasne prípojkou.....	178
Návrhová schéma 6: Dvojitá ohlasovacia tabuľa postranná .....	178
Návrhová schéma 7: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – dve prípojky .....	179
Návrhová schéma 8: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – uzol a prípojka .....	179
Návrhová schéma 9: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – dva uzly.....	179
Návrhová schéma 10: Križovatková predzvešť postranná.....	180
Návrhová schéma 11: Križovatková predzvešť postranná – výjazd do kolektora.....	180
Návrhová schéma 12: Križovatková predzvešť postranná – dva výjazdy z hlavného jazdného pásu	181
Návrhová schéma 13: Križovatková predzvešť postranná – dvojčiferné číslo diaľnice .....	181
Návrhová schéma 14: Križovatková predzvešť postranná – vyznačenie peáže.....	182
Návrhová schéma 15: Križovatková predzvešť postranná – vyznačenie viacerých čísel ciest na odbočení .....	182
Návrhová schéma 16: Križovatková predzvešť postranná – uzol (triangel).....	183
Návrhová schéma 17: Križovatková predzvešť postranná – uzol (triangel) s E-cestami.....	183
Návrhová schéma 18: Križovatková predzvešť postranná – uzol s kolektorom (plné križovanie).....	184
Návrhová schéma 19: Križovatková predzvešť postranná - uzol s kolektorom (plné križovanie) a E-cestami .....	184
Návrhová schéma 20: Križovatková predzvešť postranná – možné usporiadanie pri dlhom názve diaľkového cieľa.....	185
Návrhová schéma 21: Križovatková predzvešť nad vozovkou – základný formát, 1 výjazdový cieľ ..	185
Návrhová schéma 22: Križovatková predzvešť nad vozovkou – základný formát, 2 výjazdové ciele	185

Návrhová schéma 23: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 3-pruhový pás, 1 výjazdový cieľ .....	186
Návrhová schéma 24: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 3-pruhový pás, 2 výjazdové ciele .....	187
Návrhová schéma 25: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát so združenými MPZ .....	188
Návrhová schéma 26: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 4-pruhový pás, 1 výjazdový cieľ .....	189
Návrhová schéma 27: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 4-pruhový pás, 2 výjazdové ciele .....	190
Návrhová schéma 28: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, úprava na minimálne rozmery .....	191
Návrhová schéma 29: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, vyznačenie peáže a viacerých čísel ciest na odbočení .....	191
Návrhová schéma 30: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, prípojka s 3 výjazdovými cieľmi .....	191
Návrhová schéma 31: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, alternatívne umiestnenie vzdialenosti menej ako 1000 m .....	192
Návrhová schéma 32: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, alternatívne umiestnenie vzdialenosti od 1000 m vyššie .....	192
Návrhová schéma 33: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, uzol s číslami E-ciest .....	192
Návrhová schéma 34: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, uzol s číslami E-ciest, 3-pruhový pás .....	193
Návrhová schéma 35: Križovatková predzvesť nad vozovkou – čistá subtrakcia .....	194
Návrhová schéma 36: Križovatková predzvesť nad vozovkou – združená subtrakcia .....	195
Návrhová schéma 37: Križovatková predzvesť nad vozovkou – združená subtrakcia s triedením ....	196
Návrhová schéma 38: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca čistá .....	197
Návrhová schéma 39: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca čistá (2+1) s E-cestami ....	198
Návrhová schéma 40: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca čistá (2+2) s E-cestami ....	199
Návrhová schéma 41: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca združená .....	200
Návrhová schéma 42: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca združená s E-cestami .....	201
Návrhová schéma 43: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca združená s oddelením smerov .....	202
Návrhová schéma 44: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca združená s oddelením smerov a s E-cestami .....	203
Návrhová schéma 45: Jednoduchá križovatková návesť – šípka dolu, 1 cieľ .....	204
Návrhová schéma 46: Jednoduchá križovatková návesť – šípka dolu, 2 ciele .....	204
Návrhová schéma 47: Jednoduchá križovatková návesť – šípka dolu, minimálne rozmery .....	204
Návrhová schéma 48: Jednoduchá križovatková návesť – šípka vľavo .....	204
Návrhová schéma 49: Jednoduchá križovatková návesť – šípka vľavo, minimálne rozmery .....	205
Návrhová schéma 50: Úplná križovatková návesť – základný formát 1+1 .....	205

Návrhová schéma 51: Úplná križovatková návesť – vysoký formát 1+1 .....	205
Návrhová schéma 52: Úplná križovatková návesť – vysoký formát 3+1 .....	206
Návrhová schéma 53: Úplná križovatková návesť – vysoký formát 2+1 s E-cestami .....	207
Návrhová schéma 54: Úplná križovatková návesť – kombinovaný formát 2+1 s jedným výjazdovým cieľom .....	207
Návrhová schéma 55: Úplná križovatková návesť – kombinovaný formát 2+1 s dvoma výjazdovými cieľmi .....	207
Návrhová schéma 56: Úplná križovatková návesť – 2+2 pruhy vo vysokom formáte .....	208
Návrhová schéma 57: Úplná križovatková návesť – 2+1+1 pruh v kombinovanom formáte.....	209
Návrhová schéma 58: Úplná križovatková návesť – 2+1+1 pruh vo vysokom formáte .....	210
Návrhová schéma 59: Úplná križovatková návesť – 2+2 pruhy s radením do jedného pruhu k niektorým cieľom.....	211
Návrhová schéma 60: Nepriama návesť vertikálna .....	212
Návrhová schéma 61: Nepriama návesť vertikálna s dvoma referenčnými cieľmi .....	212
Návrhová schéma 62: Nepriama návesť vertikálna so subplochou s jedným zvláštnym cieľom.....	212
Návrhová schéma 63: Nepriama návesť vertikálna so subplochou s dvoma zvláštnymi cieľmi.....	213
Návrhová schéma 64: Nepriama návesť vertikálna s bielou informačnou plochou – len zvláštne ciele .....	213
Návrhová schéma 65: Nepriama návesť vertikálna s úpravou na minimálne rozmery.....	213
Návrhová schéma 66: Nepriama návesť horizontálna .....	214
Návrhová schéma 67: Nepriama návesť horizontálna s dvoma referenčnými cieľmi.....	214
Návrhová schéma 68: Nepriama návesť horizontálna s úzkou subplochou .....	214
Návrhová schéma 69: Nepriama návesť horizontálna so širokou subplochou .....	214
Návrhová schéma 70: Nepriama návesť horizontálna so subplochou s 3 zvláštnymi cieľmi .....	215
Návrhová schéma 71: Nepriama návesť horizontálna s bielou informačnou plochou – len zvláštne ciele .....	215
Návrhová schéma 72: Nepriama návesť horizontálna – úprava na minimálne rozmery .....	215
Návrhová schéma 73: Výjazdová tabuľa, 1 cieľ .....	216
Návrhová schéma 74: Výjazdová tabuľa, 2 ciele .....	216
Návrhová schéma 75: Výjazdová tabuľa, bez čísla cesty .....	216
Návrhová schéma 76: Výjazdová tabuľa, minimálne rozmery .....	216
Návrhová schéma 77: Diaľková tabuľa, 1 cieľ.....	217
Návrhová schéma 78: Diaľková tabuľa, 2 ciele .....	217
Návrhová schéma 79: Diaľková tabuľa, 3 ciele .....	217
Návrhová schéma 80: Diaľková tabuľa, 4 ciele, vyobrazenie peáže a uzla.....	217
Návrhová schéma 81: Diaľková tabuľa, minimálne rozmery.....	218
Návrhová schéma 82: Diaľková tabuľa, 1 cieľ + 1 cieľ pod čiarou .....	218
Návrhová schéma 83: Diaľková tabuľa, 2 ciele + 1 cieľ pod čiarou .....	218
Návrhová schéma 84: Diaľková tabuľa, 3 ciele + 1 cieľ pod čiarou .....	218

Návrhová schéma 85: Diaľková tabuľa, 4 ciele + 1 cieľ pod čiarou .....	219
Návrhová schéma 86: Diaľková tabuľa, 2 ciele + 2 ciele pod čiarou .....	219
Návrhová schéma 87: Diaľková tabuľa, 3 ciele + 2 ciele pod čiarou .....	219
Návrhová schéma 88: Ohlasovacia tabuľa odpočívadla s komplexnými službami.....	220
Návrhová schéma 89: Dodatková tabuľka – vzdialenosť k nasledujúcemu odpočívadlu s komplexnými službami.....	220
Návrhová schéma 90: Dodatková tabuľka – informácie o odpočívadle s komplexnými službami.....	220
Návrhová schéma 91: Ohlasovacia tabuľa odpočívadla s obmedzenými službami .....	220
Návrhová schéma 92: Návesť k odpočívadlu s komplexnými službami .....	221
Návrhová schéma 93: Návesť k odpočívadlu s obmedzenými službami .....	221
Návrhová schéma 94: Výjazdová tabuľa odpočívadla s komplexnými službami .....	221
Návrhová schéma 95: Výjazdová tabuľa odpočívadla s obmedzenými službami .....	221
Návrhová schéma 96: Tabuľka s 1-ciferným číslom výjazdu .....	222
Návrhová schéma 97: Tabuľka s 2-ciferným číslom výjazdu .....	222
Návrhová schéma 98: Tabuľka s 3-ciferným číslom výjazdu .....	222
Návrhová schéma 99: Odbočovacie majáčky 300 m, 200 m, 100 m .....	222
Návrhová schéma 100: Prídavné tabuľky na majáček 300 m: uzol, prípojka, prípojka v úseku v polovičnom profile .....	223
Návrhová schéma 101: Prídavná tabuľka na majáček 300 m: odpočívadlo s komplexnými službami	223

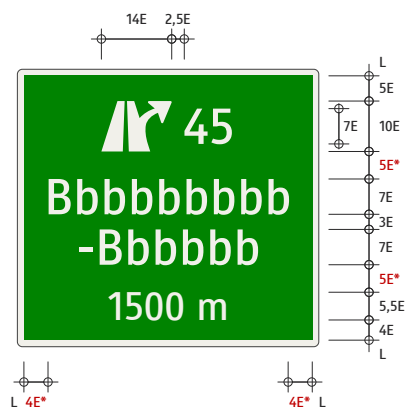


### B.1 Križovatky

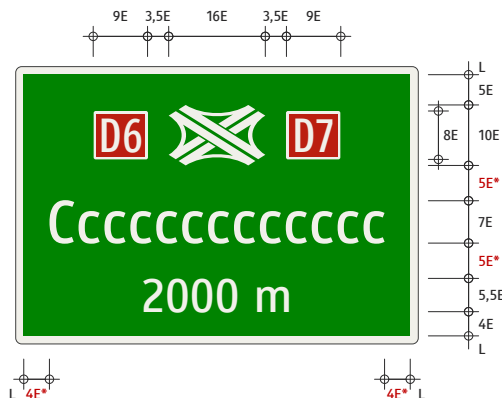
#### B.1.1 Ohlasovacie tabule



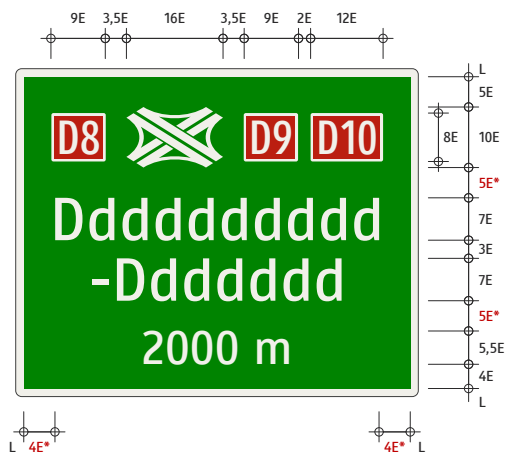
Návrhová schéma 1: Ohlasovacia tabuľa prípojky



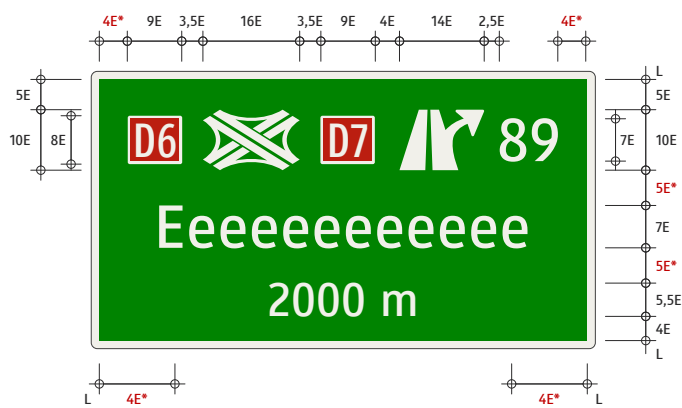
Návrhová schéma 2: Ohlasovacia tabuľa prípojky, 2-riadkový názov križovatky



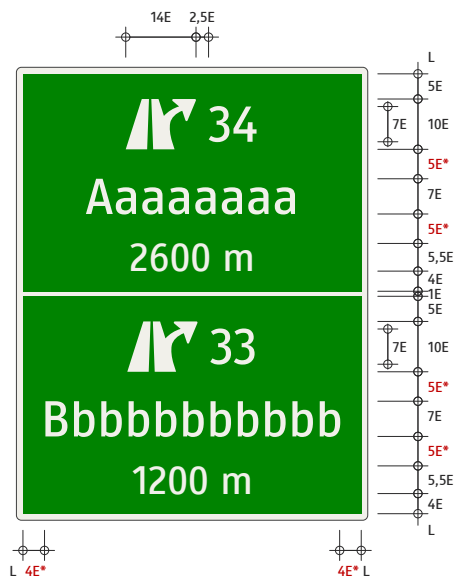
Návrhová schéma 3: Ohlasovacia tabuľa uzla



Návrhová schéma 4: Ohlasovacia tabuľa uzla, 2-riadkový názov križovatky + dve križované diaľnice



Návrhová schéma 5: Ohlasovacia tabuľa uzla, ktorý je súčasne prípojkou



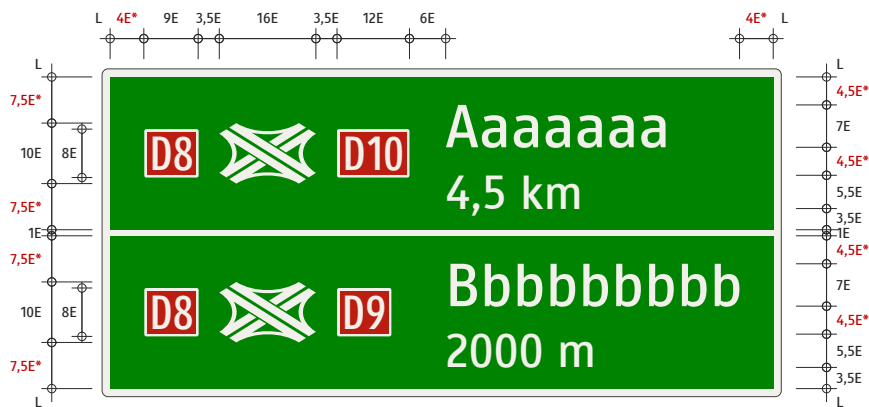
Návrhová schéma 6: Dvojitá ohlasovacia tabuľa postranná



Návrhová schéma 7: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – dve prípojky



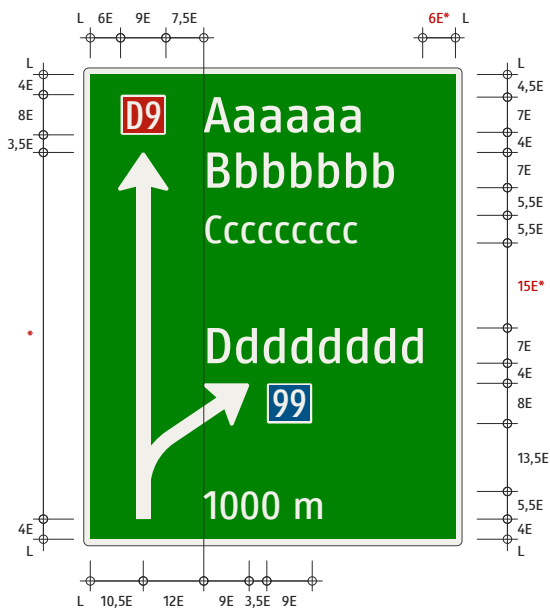
Návrhová schéma 8: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – uzol a prípojka



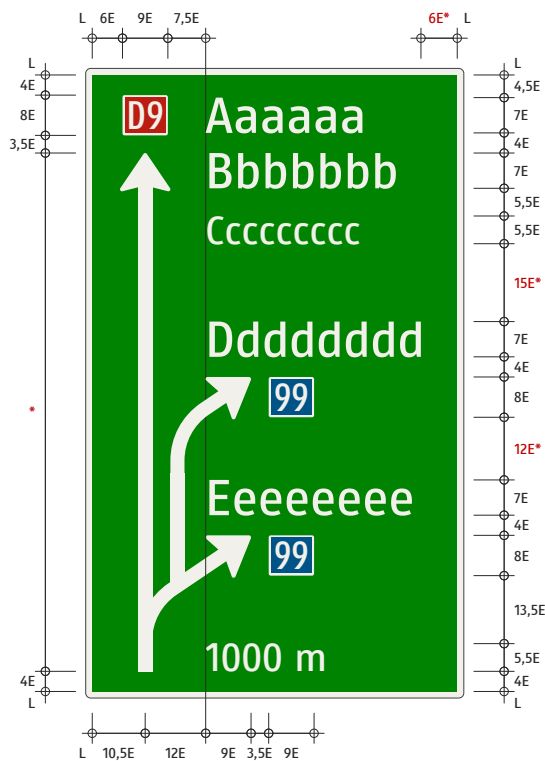
Návrhová schéma 9: Dvojitá ohlasovacia tabuľa nad vozovkou – dva uzly

**B.1.2 Kri ovatkov  predzvesti**

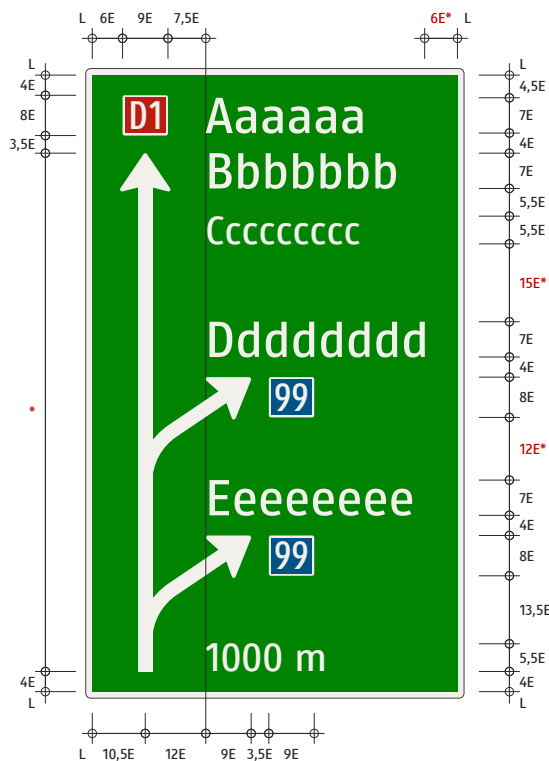
**B.1.2.1 Postrann  (pásovo orientovan ) predzvesti**



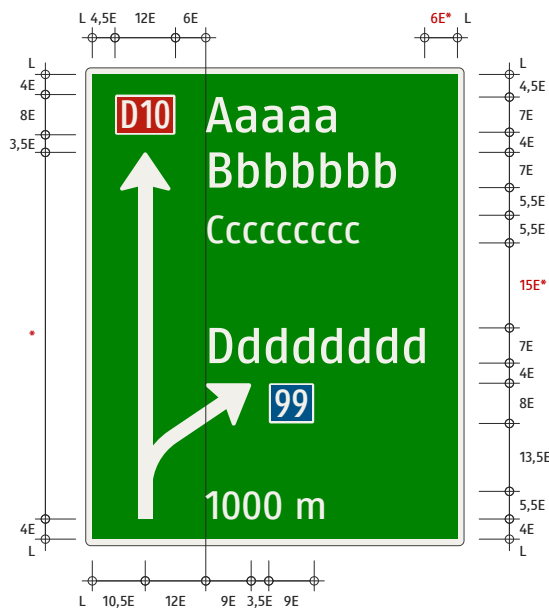
Návrhová schéma 10: Kri ovatkov  predzvest' postrann 



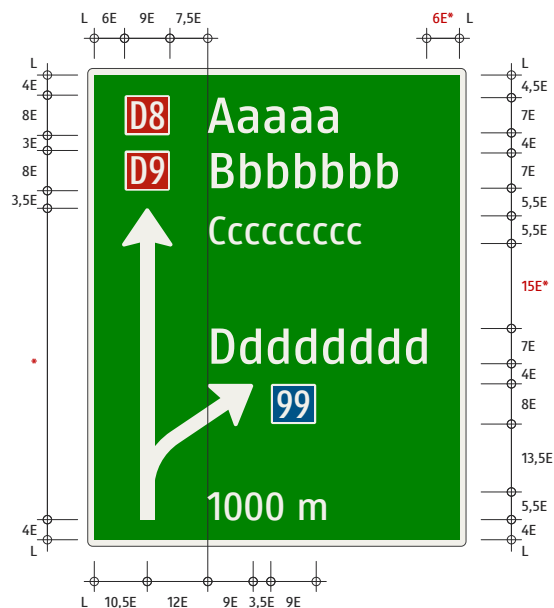
Návrhová schéma 11: Kri ovatkov  predzvest' postrann  – výjazd do kolektora



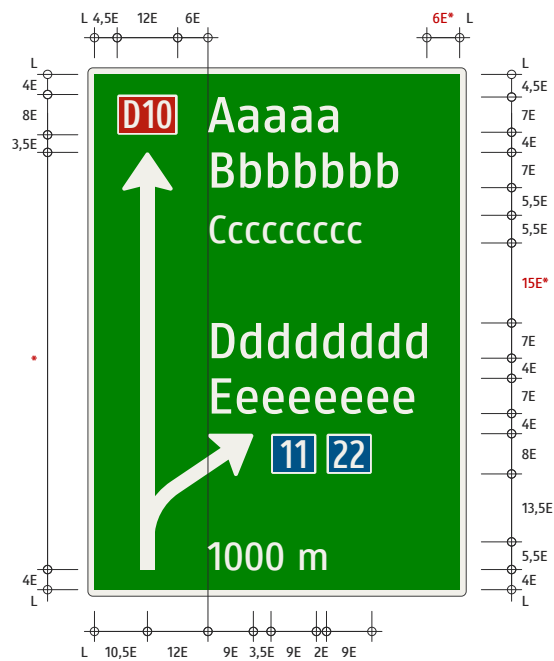
Návrhová schéma 12: Križovatková predzvesť postranná – dva výjazdy z hlavného jazdného pásu



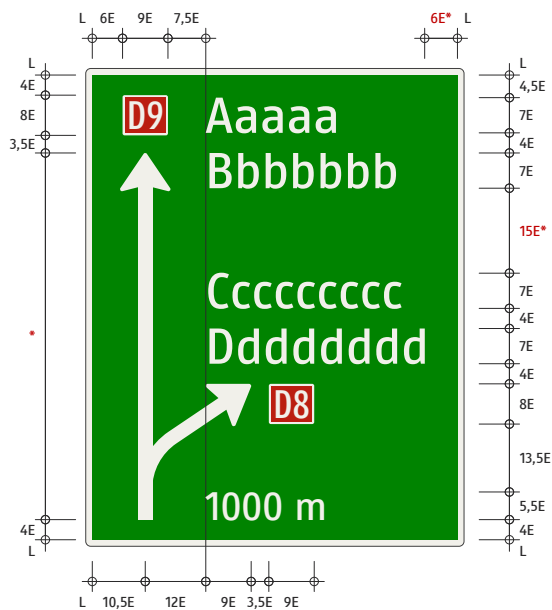
Návrhová schéma 13: Križovatková predzvesť postranná – dvojčiferné číslo diaľnice



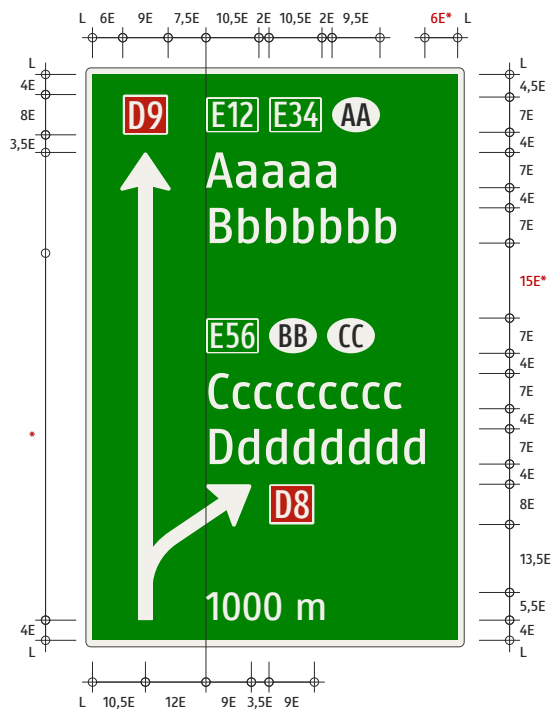
Návrhová schéma 14: Križovatková predzvesť postranná – vyznačenie peáže



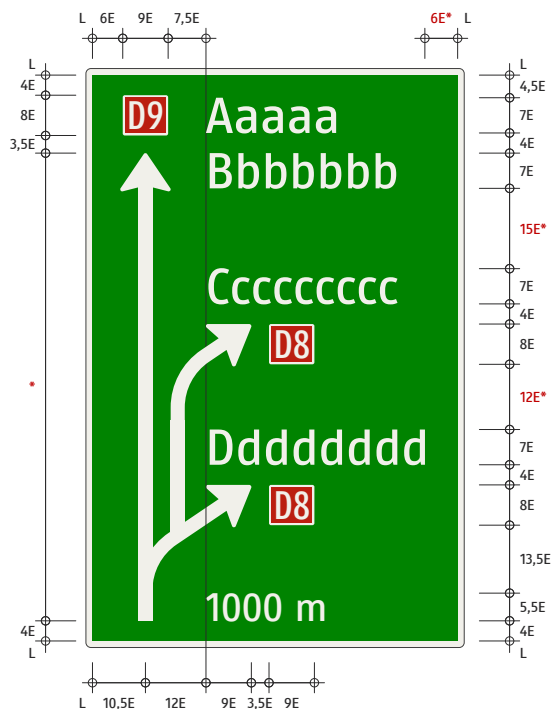
Návrhová schéma 15: Križovatková predzvesť postranná – vyznačenie viacerých čísel ciest na odbočení



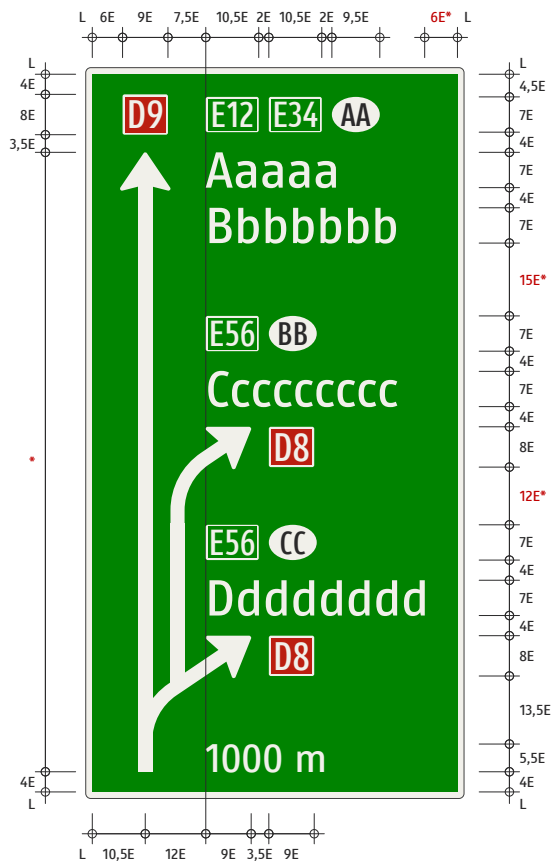
Návrhová schéma 16: Križovatková predzvesť postranná – uzol (triangel)



Návrhová schéma 17: Križovatková predzvesť postranná – uzol (triangel) s E-cestami

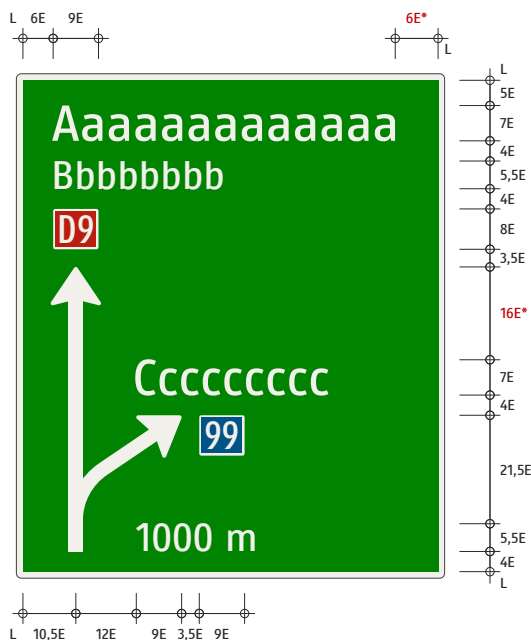


Návrhová schéma 18: Križovatková predzvesť postranná – uzol s kolektorom (plné križovanie)



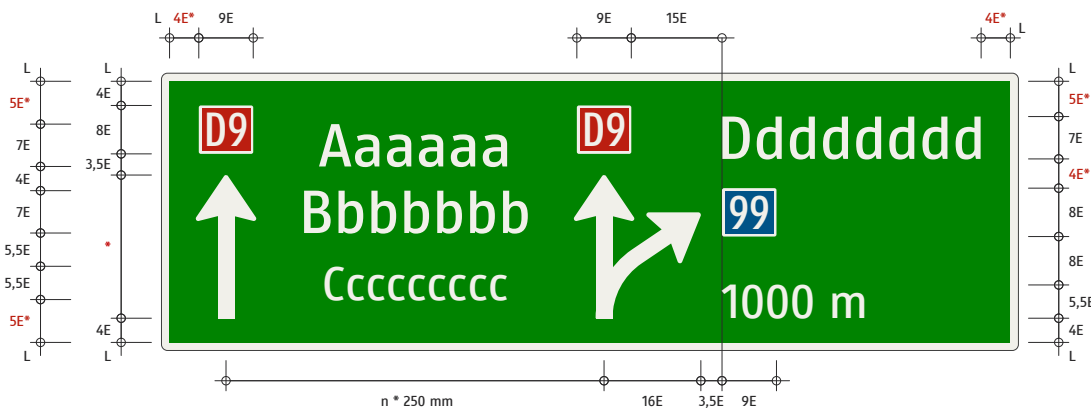
Návrhová schéma 19: Križovatková predzvesť postranná - uzol s kolektorom (plné križovanie) a E-cestami



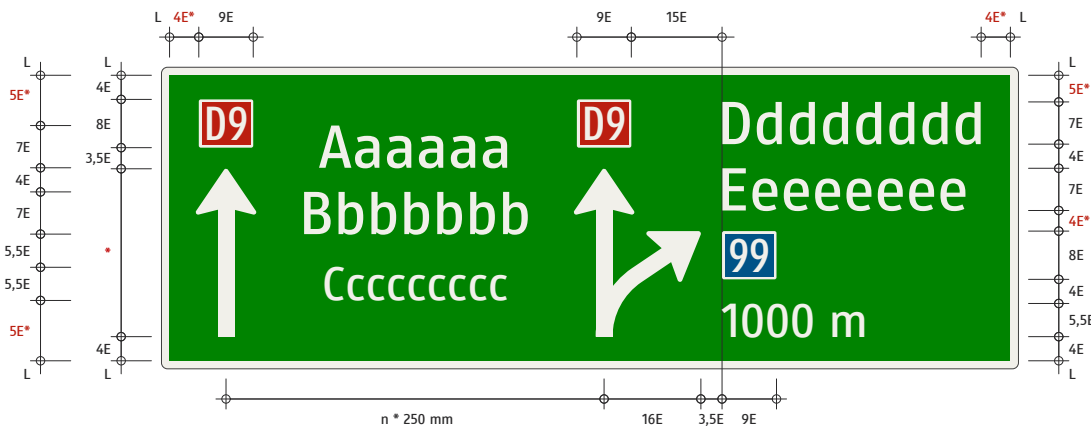


Návrhová schéma 20: Križovatková predzvesť postranná – možné usporiadanie pri dlhom názve diaľkového cieľa

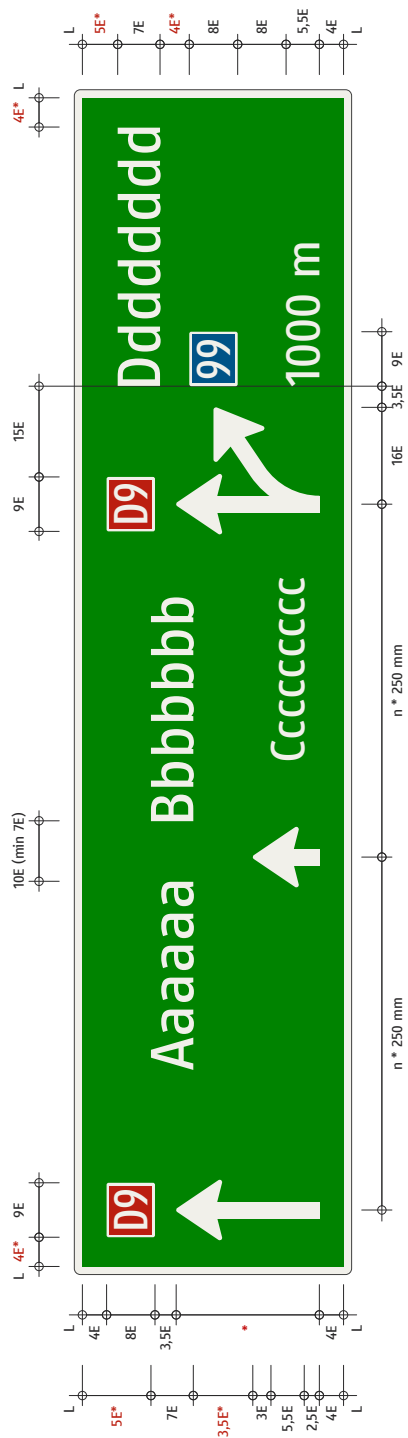
**B.1.2.2 Predzvesti nad vozovkou (pruho orientované) – základný formát**



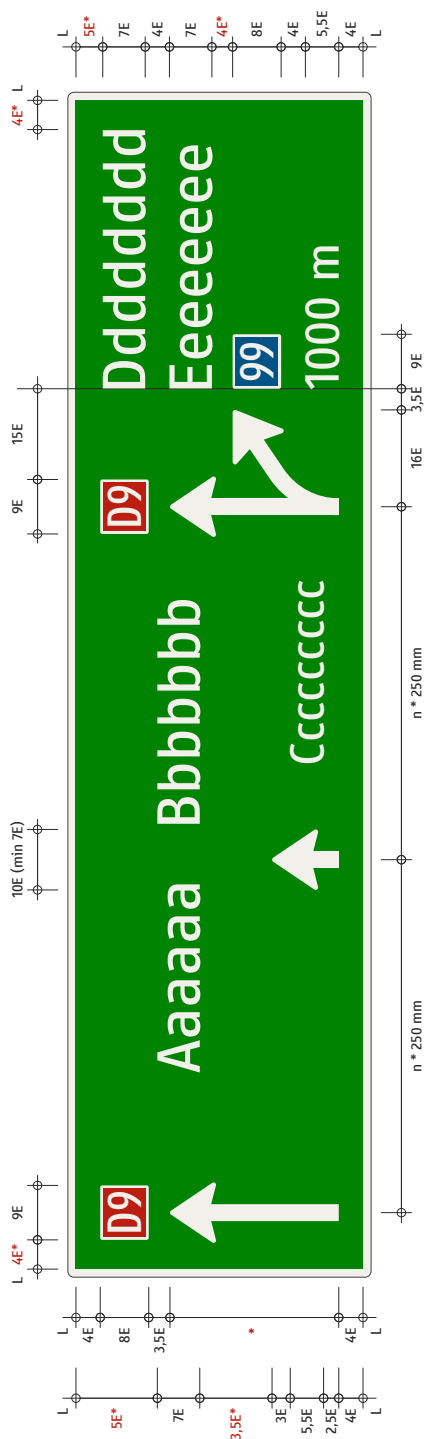
Návrhová schéma 21: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 1 výjazdový cieľ



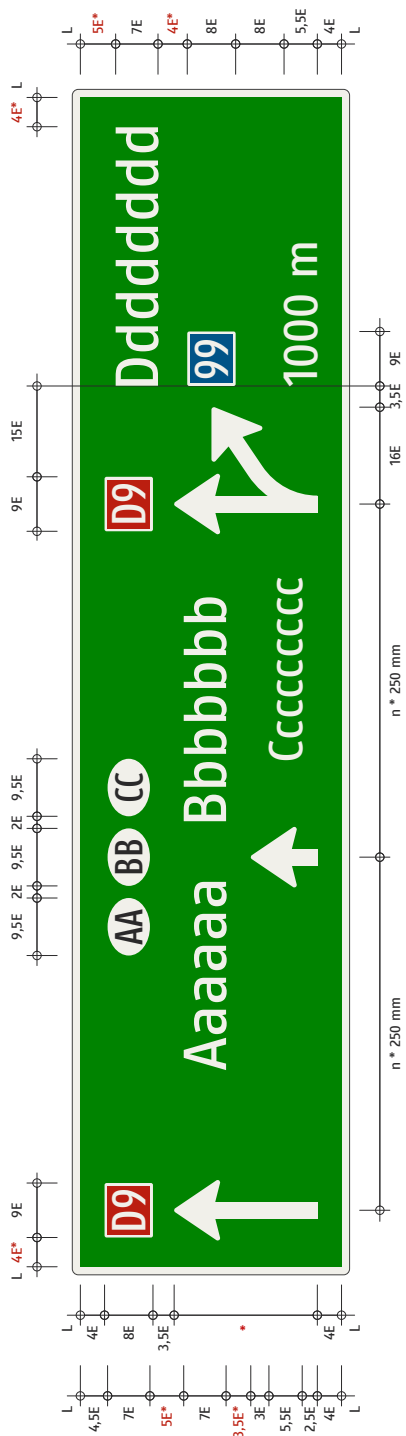
Návrhová schéma 22: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 2 výjazdové ciele



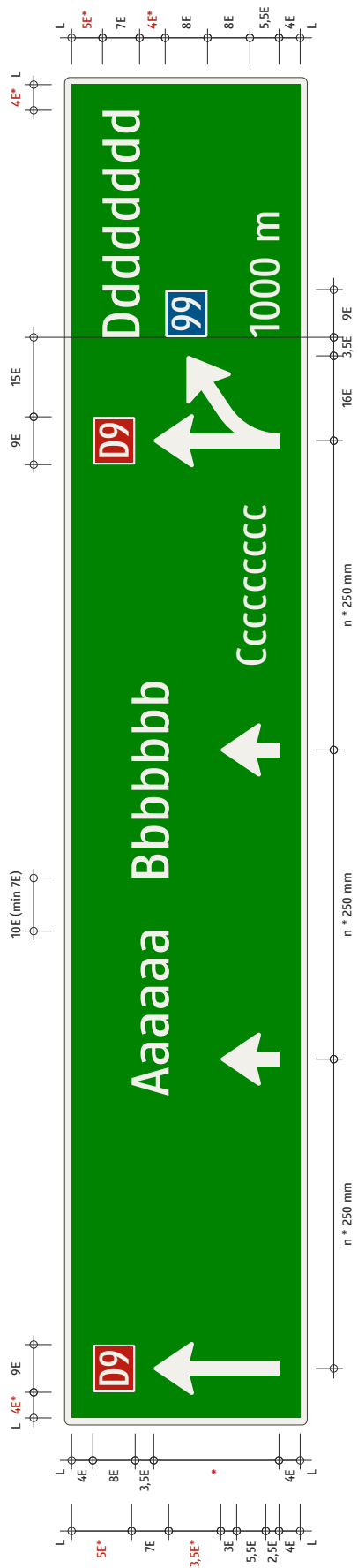
Návrhová schéma 23: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 3-pruhový pás, 1 výjazdový cieľ



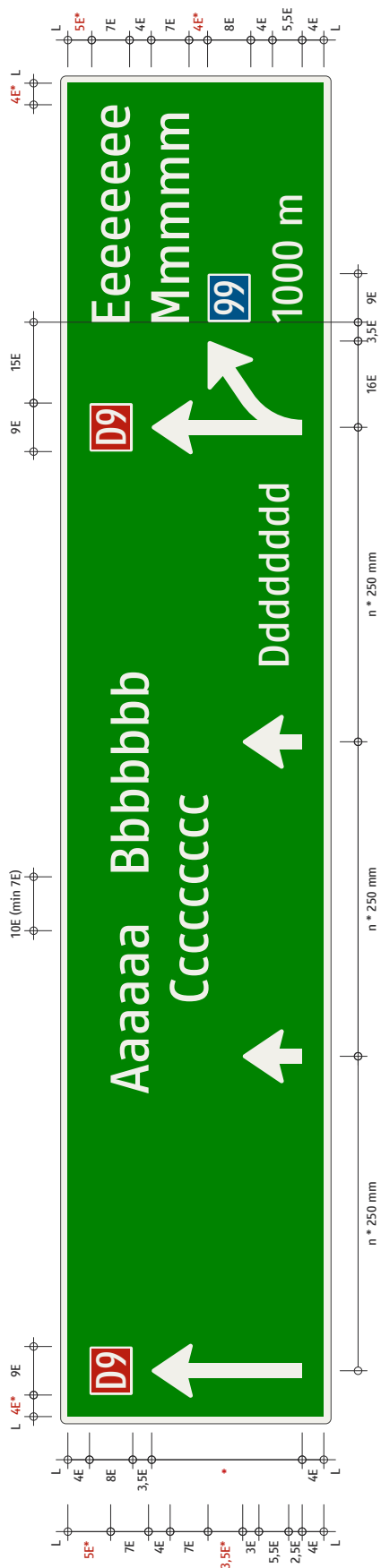
Návrhová schéma 24: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 3-pruhový pás, 2 výjazdové ciele



Návrhová schéma 25: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát so združenými MPZ



Návrhová schéma 26: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 4-pruhový pás, 1 výjazdový cieľ



Návrhová schéma 27: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, 4-pruhový pás, 2 výjazdové ciele

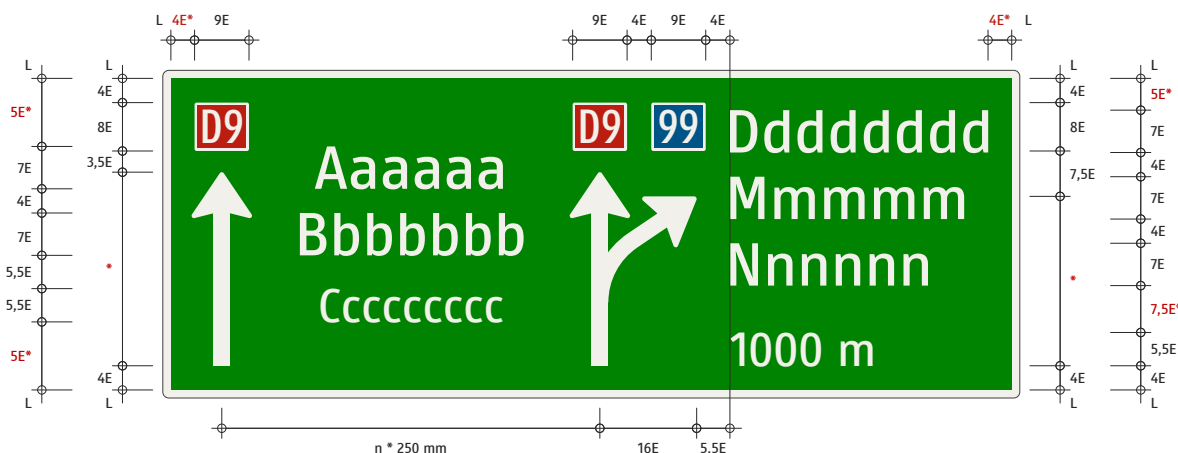


Návrhová schéma 28: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, úprava na minimálne rozmery



Návrhová schéma 29: Križovatková predzvesť nad vozovkou – základný formát, vyznačenie peáže a viacerých čísel ciest na odbočení

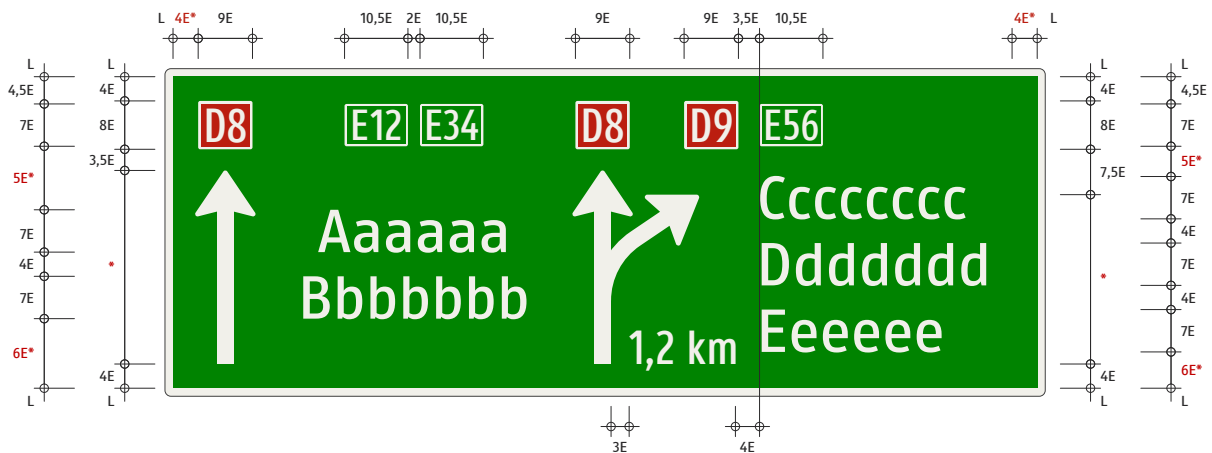
**B.1.2.3 Predzvesti nad vozovkou (pruhovo orientované) – vysoký formát**



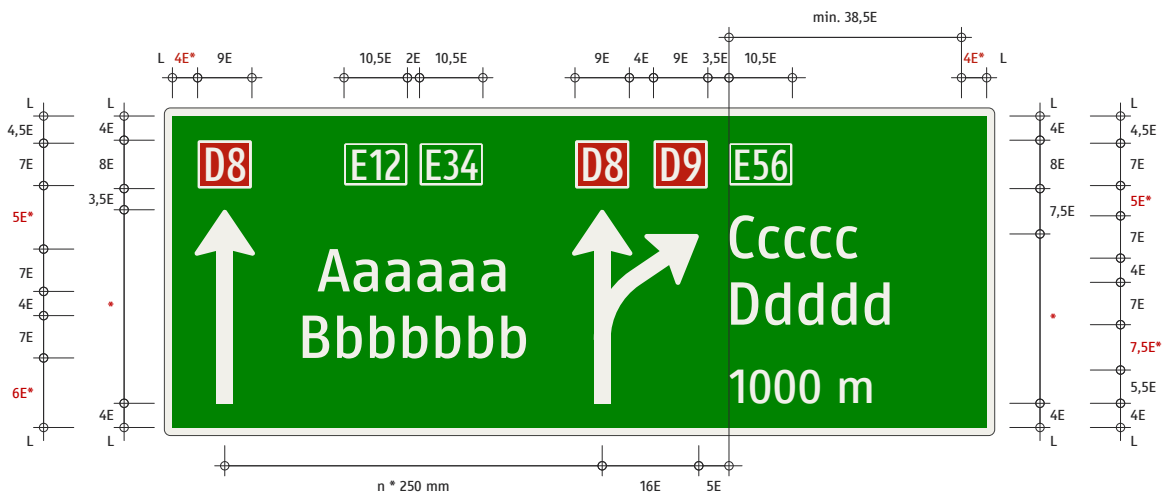
Návrhová schéma 30: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, prípojka s 3 výjazdovými cieľmi



Návrhová schéma 31: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, alternatívne umiestnenie vzdialenosti menej ako 1000 m

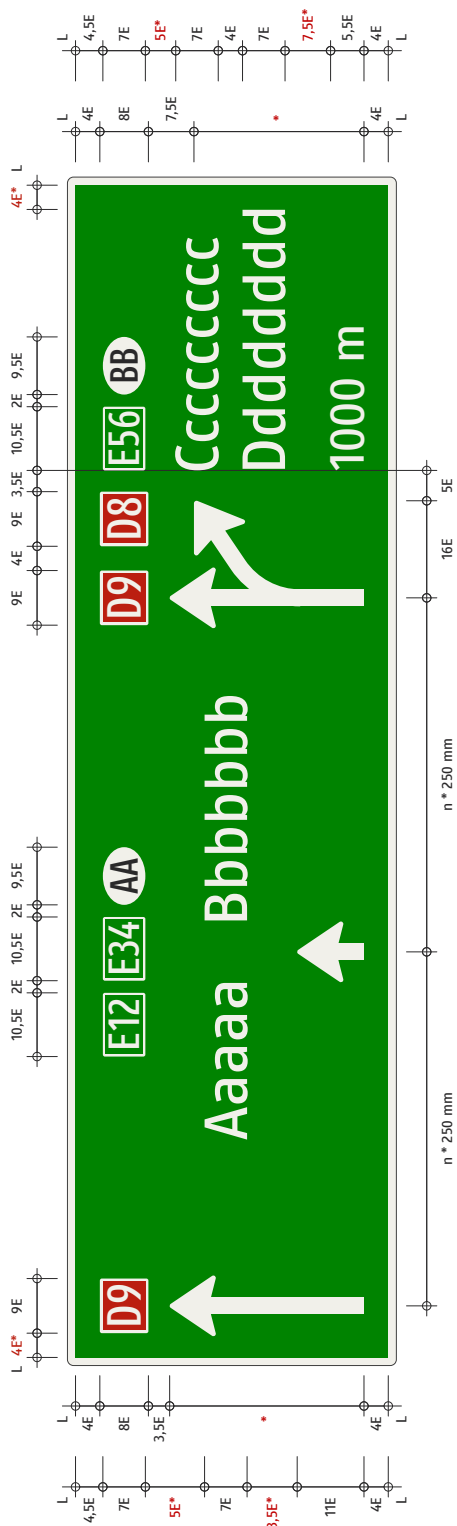


Návrhová schéma 32: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, alternatívne umiestnenie vzdialenosti od 1000 m vyššie

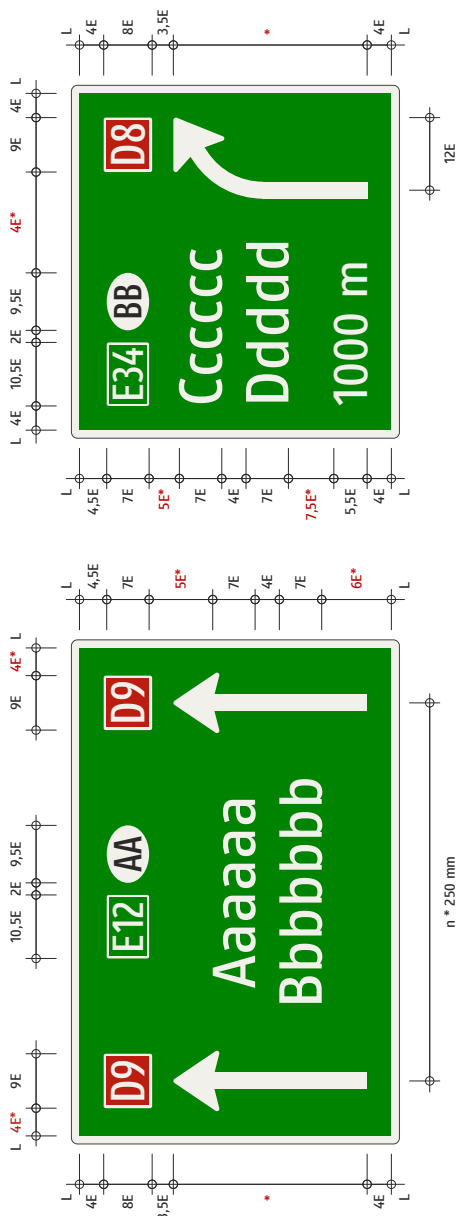


Návrhová schéma 33: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, uzol s číslami E-ciest

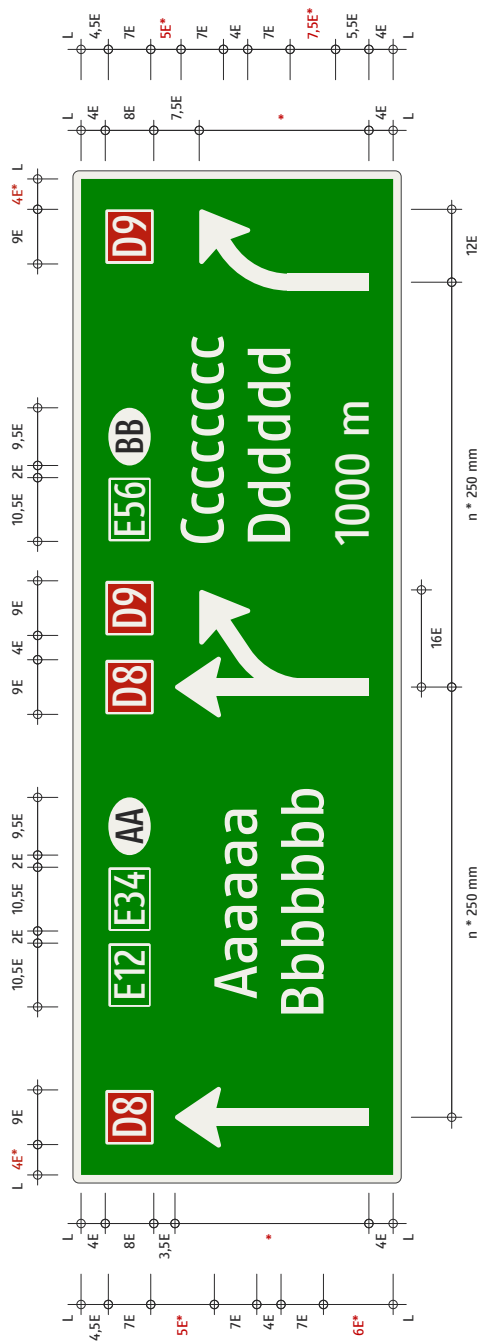




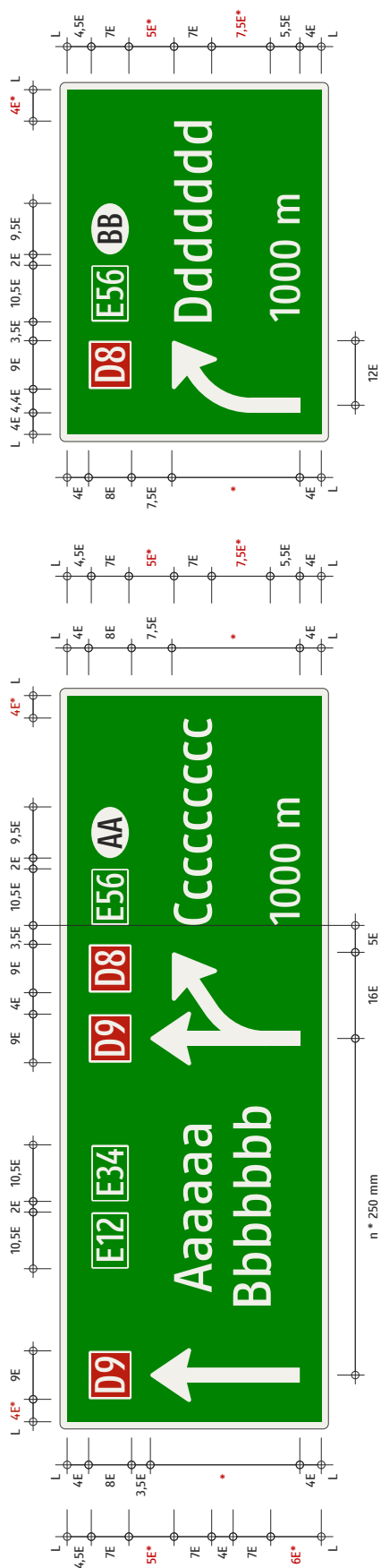
Návrhová schéma 34: Križovatková predzvesť nad vozovkou – vysoký formát, uzol s číslami E-ciest, 3-pruhový pás



Návrhová schéma 35: Križovatková predzvesť nad vozovkou – čistá subtrakcia

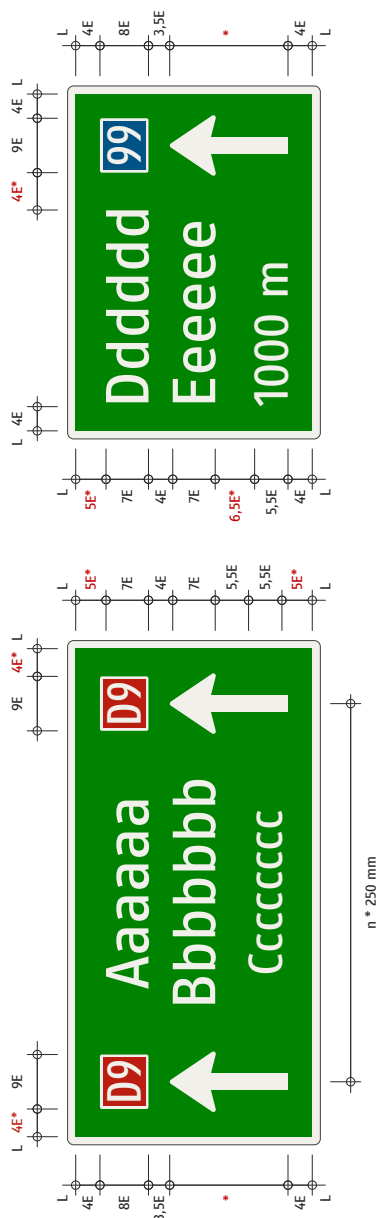


Návrhová schéma 36: Križovatková predzvesť nad vozovkou – združená subtrakcia

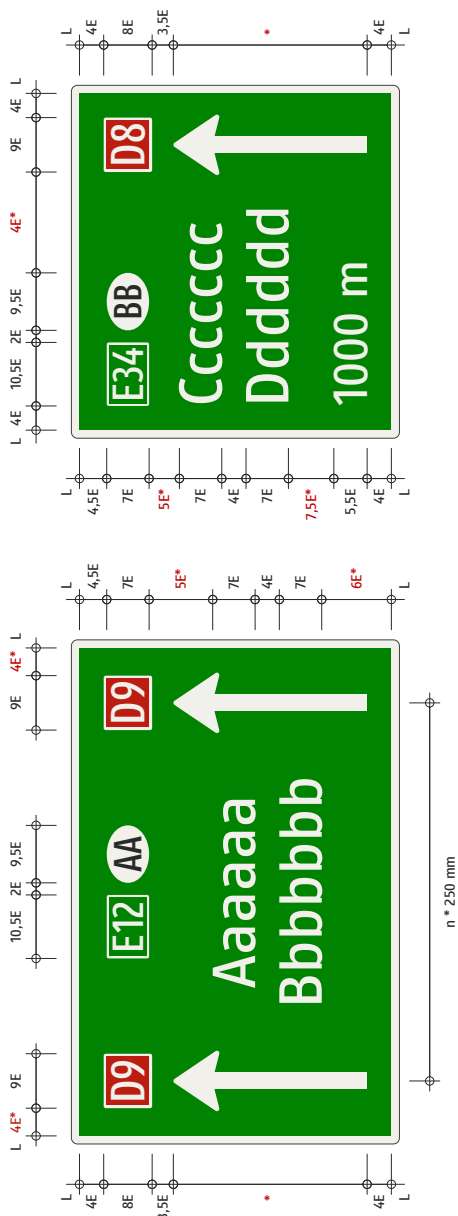


Návrhová schéma 37: Križovatková predzvesť nad vozovkou – združená subtrahcia s triedením

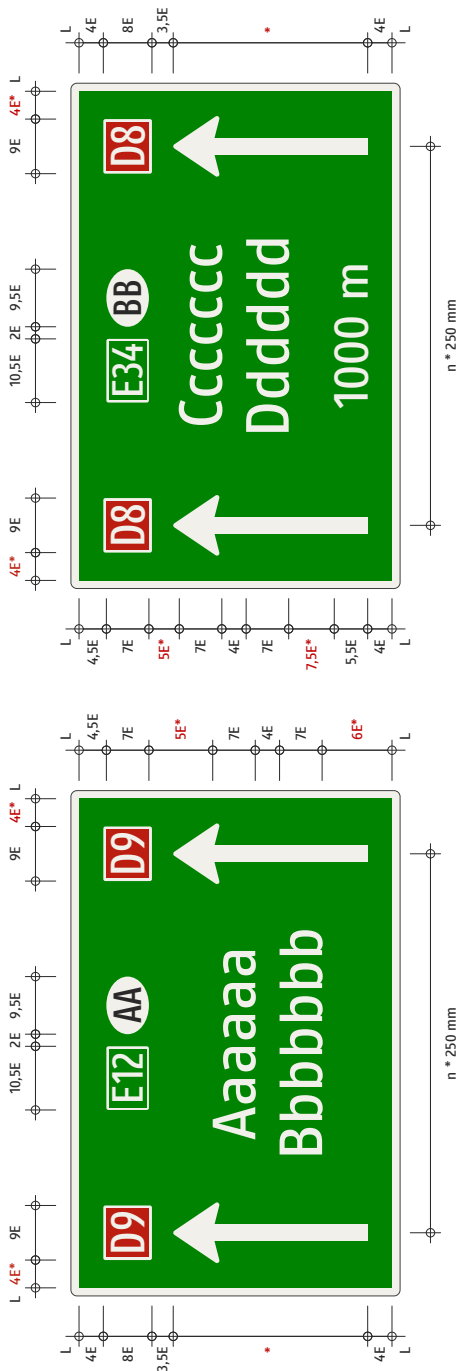
**B.1.2.4 Predzvesti nad vozovkou (pruho orientované) – prieplety a dlhé odbočenia**



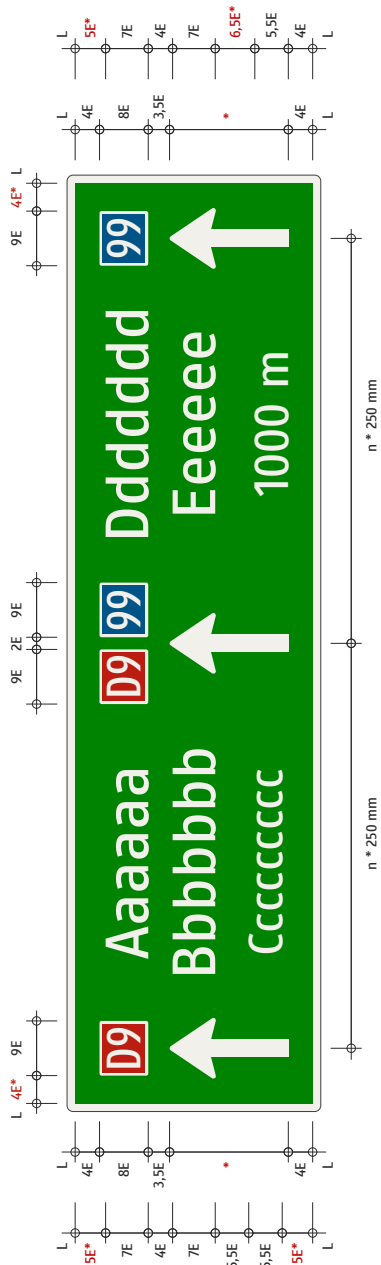
Návrhová schéma 38: Križovatková predzvest' nad vozovkou – triediaca čistá



Návrhová schéma 39: Križovatková predzvešť nad vozovkou – triediaca čistá (2+1) s E-cestami



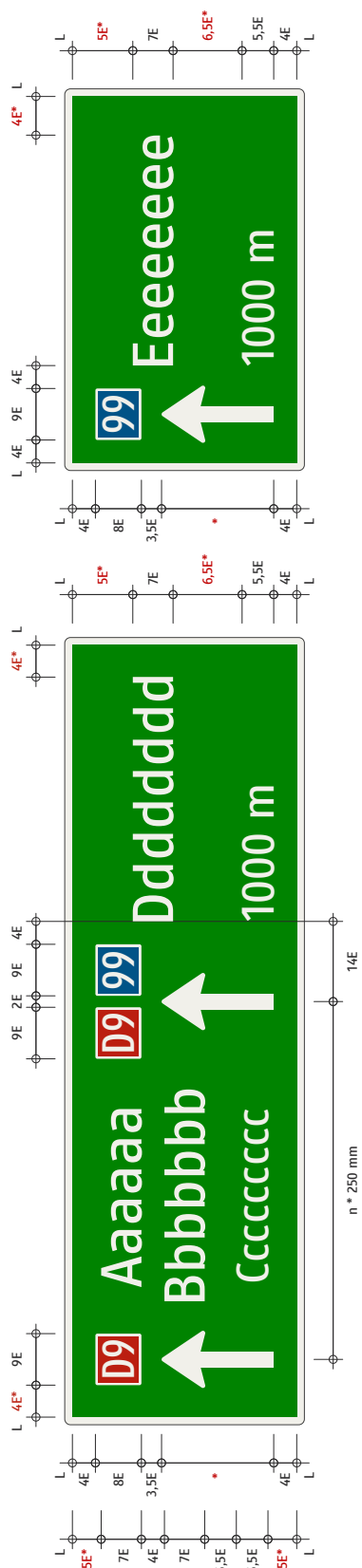
Návrhová schéma 40: Križovatková predzvešť nad vozovkou – triediaca čistá (2+2) s E-cestami



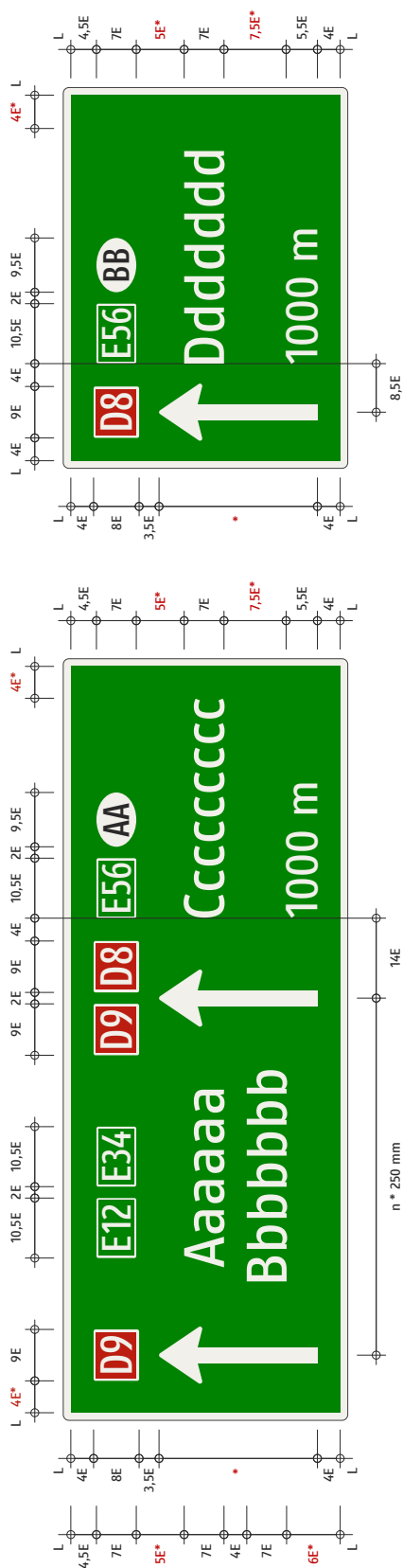
Návrhová schéma 41: Križovatková predzvešť nad vozovkou – triediaca združená







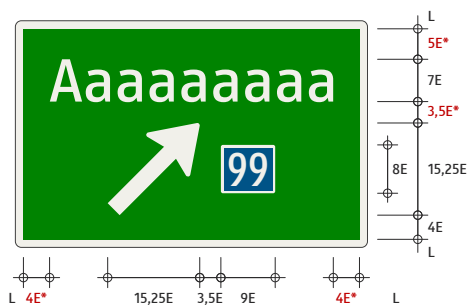
Návrhová schéma 43: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca združená s oddelením smerov



Návrhová schéma 44: Križovatková predzvesť nad vozovkou – triediaca združená s oddelením smerov a s E-cestami

**B.1.3 Križovatkové návesti**

**B.1.3.1 Jednoduché križovatkové návesti**



Návrhová schéma 45: Jednoduchá križovatková návesť – šípka dolu, 1 cieľ



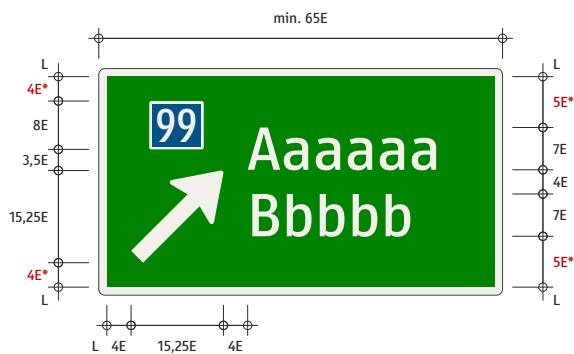
Návrhová schéma 46: Jednoduchá križovatková návesť – šípka dolu, 2 ciele



Návrhová schéma 47: Jednoduchá križovatková návesť – šípka dolu, minimálne rozmery

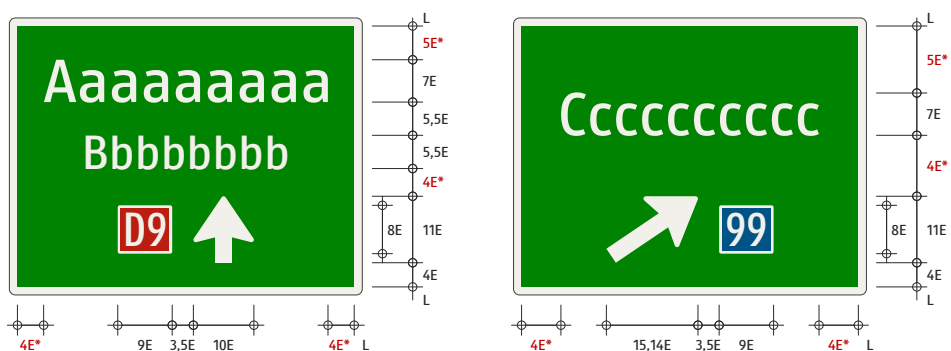


Návrhová schéma 48: Jednoduchá križovatková návesť – šípka vľavo

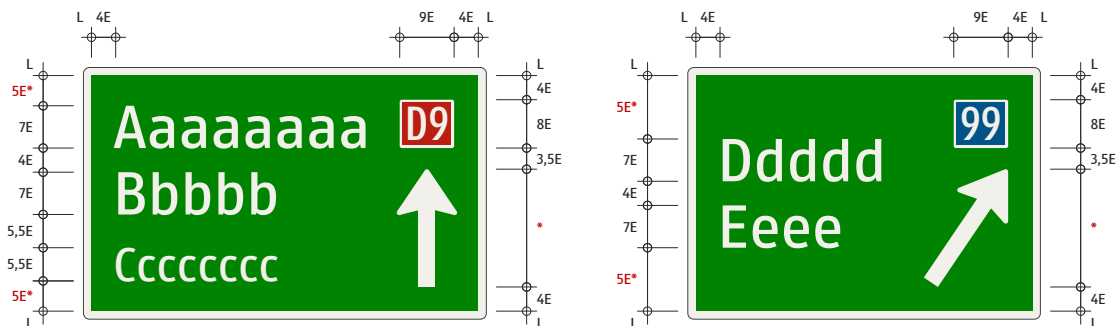


Návrhová schéma 49: Jednoduchá križovatková návesť – šípka vľavo, minimálne rozmery

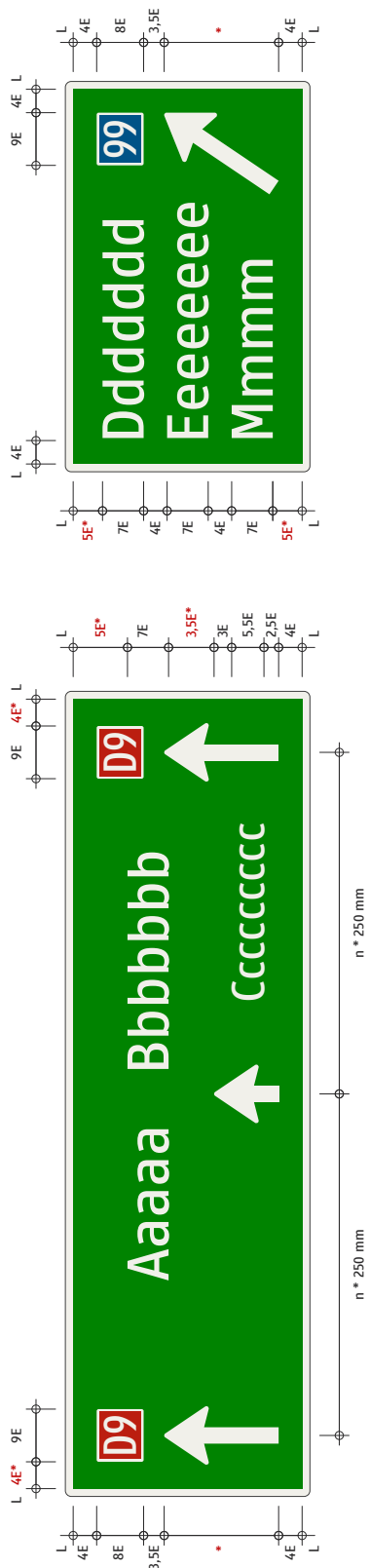
**B.1.3.2 Úplné križovatkové návesti**



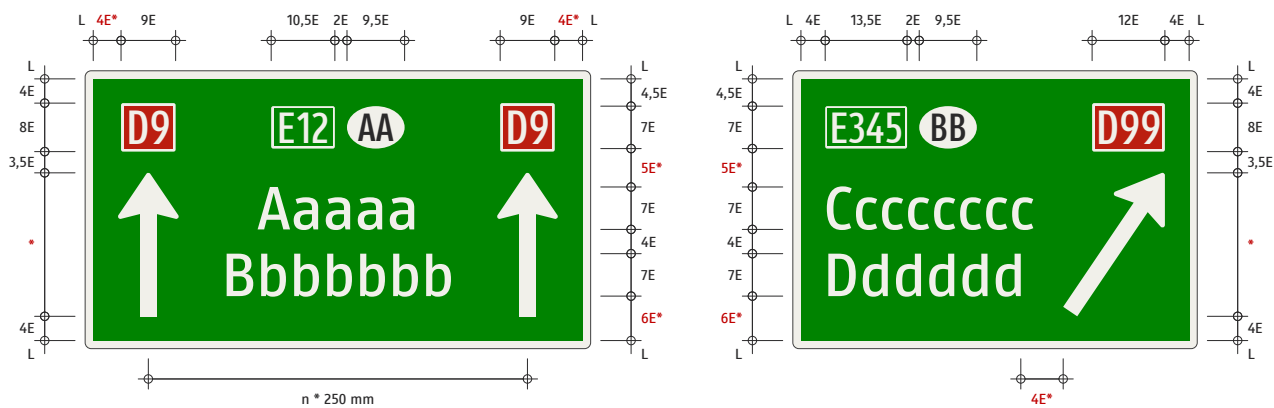
Návrhová schéma 50: Úplná križovatková návesť – základný formát 1+1



Návrhová schéma 51: Úplná križovatková návesť – vysoký formát 1+1

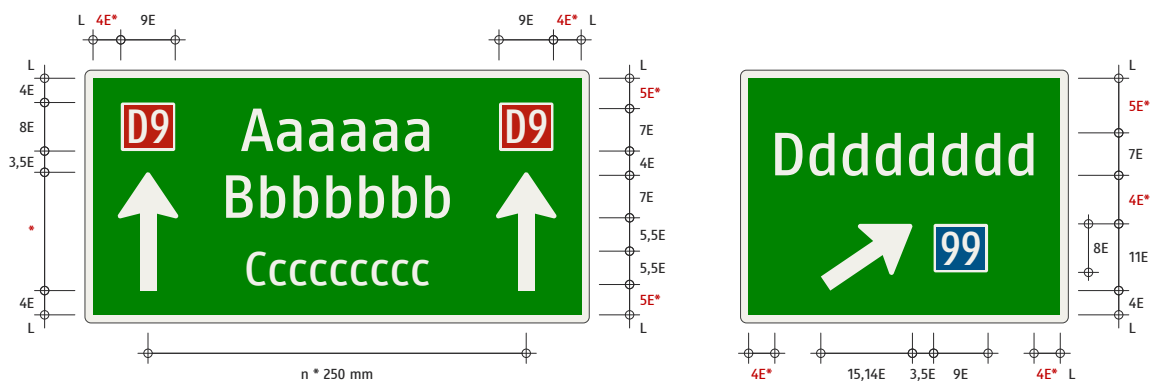


Návrhová schéma 52:  pln  kri ovatkov  n ves  – vysok  formát 3+1

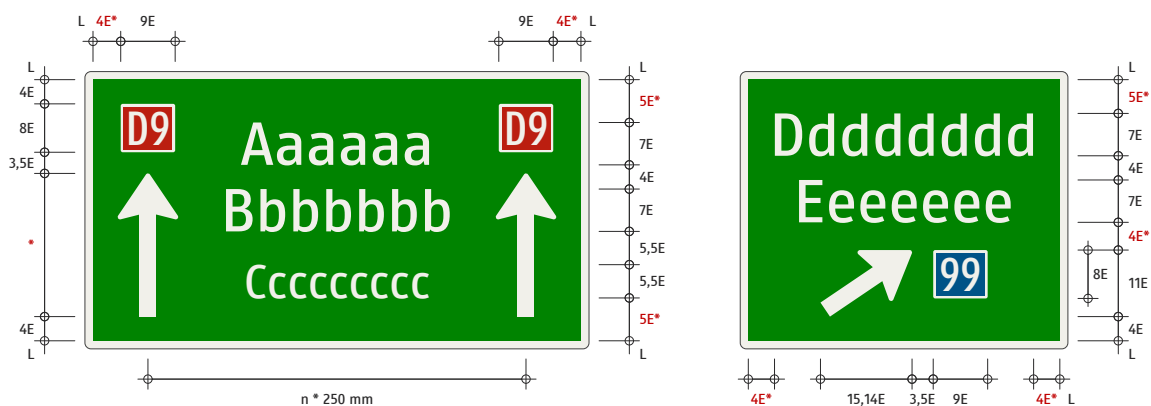


Návrhová schéma 53: Úplná križovatková návesť – vysoký formát 2+1 s E-cestami

**B.1.3.3 Kombinované križovatkové návěsti**

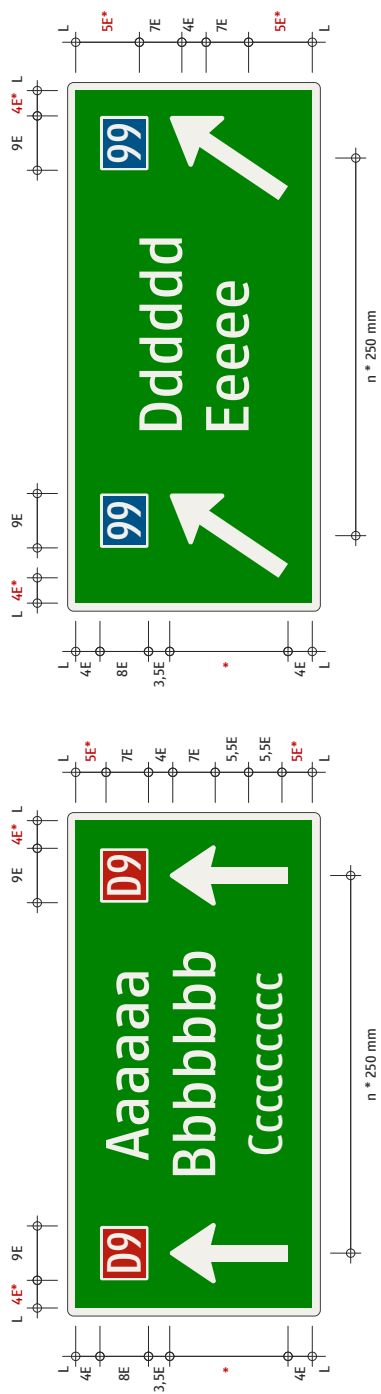


Návrhová schéma 54: Úplná križovatková návesť – kombinovaný formát 2+1 s jedným výjazdovým cieľom



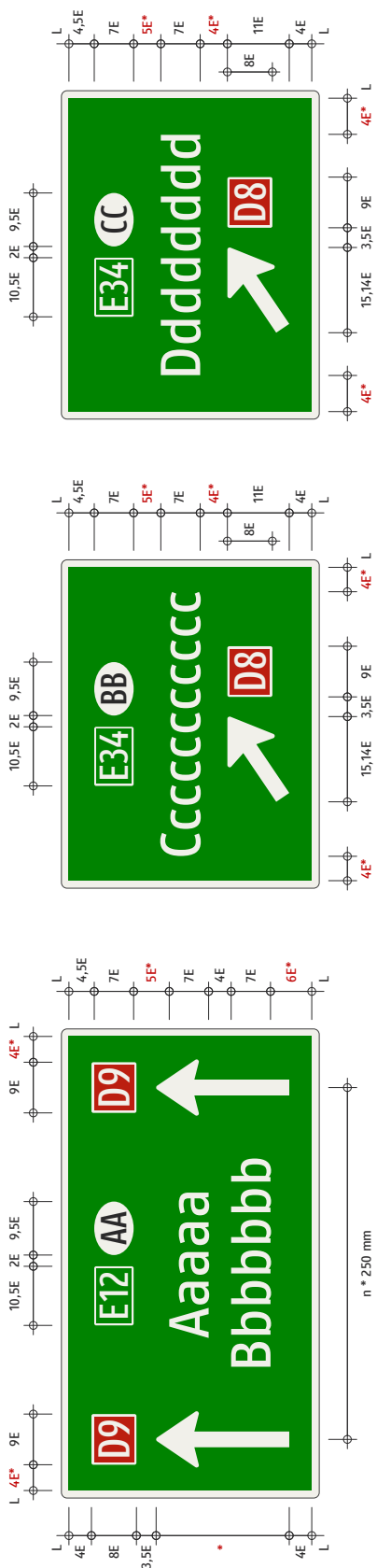
Návrhová schéma 55: Úplná križovatková návesť – kombinovaný formát 2+1 s dvoma výjazdovými cieľmi

**B.1.3.4 Križovatkové návesti s dvoma odbočovacími pruhmi**

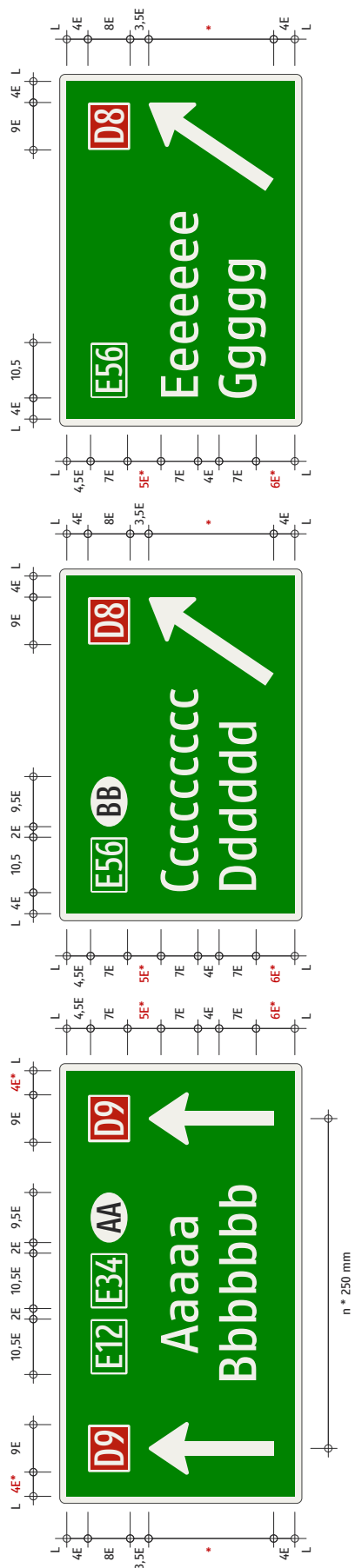


Návrhová schéma 56: Úplná križovatková návesť – 2+2 pruhy vo vysokom formáte

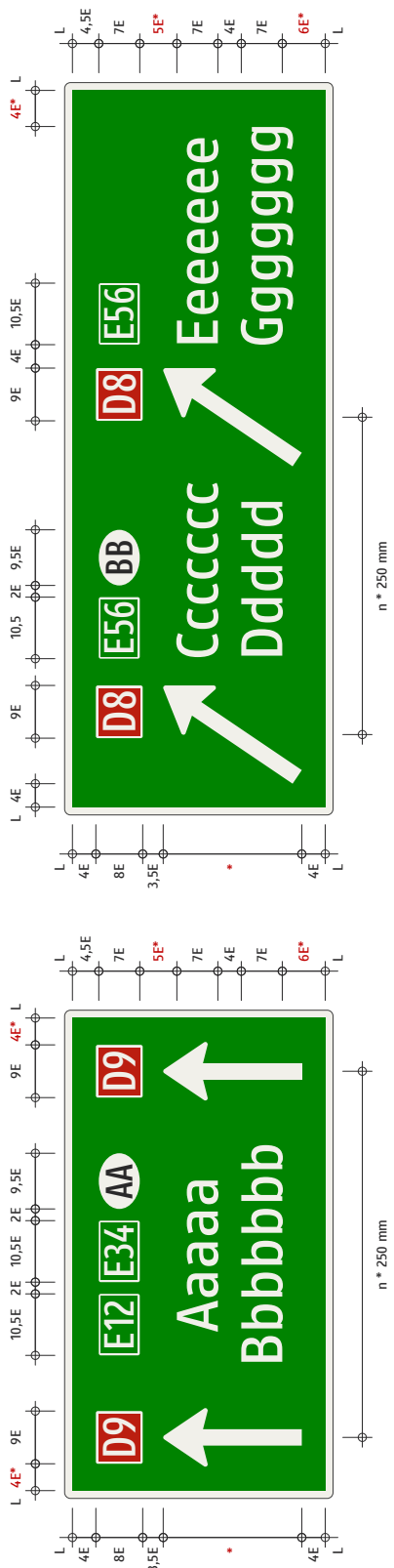




Návrhová schéma 57: Úplná križovatková návesť – 2+1+1 pruh v kombinovanom formáte



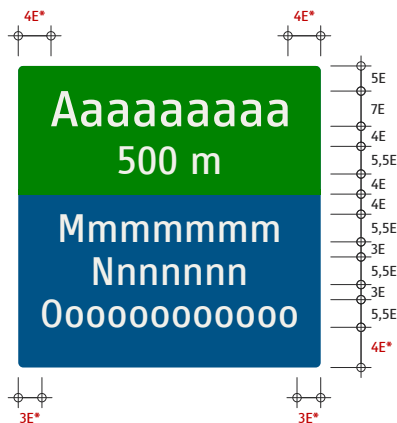
Návrhová schéma 58: Úplná križovatková návěst' – 2+1+1 pruh vo vysokom formáte



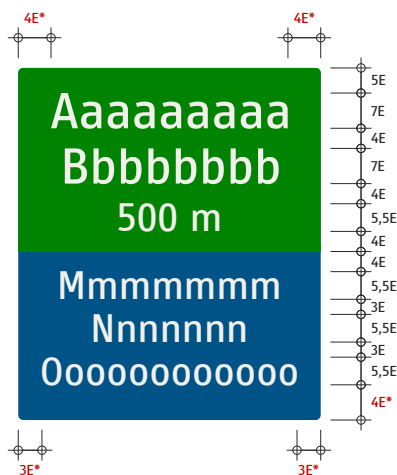
Návrhová schéma 59: Úplná križovatková návesť – 2+2 pruhy s radením do jedného pruhu k niektorým cieľom

**B.1.4 Nepriame návesti**

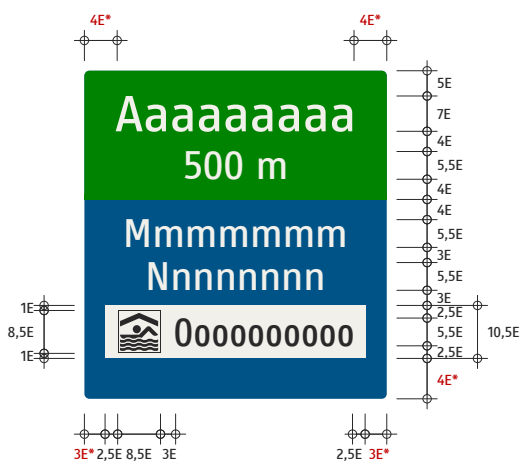
**B.1.4.1 Vertikálny formát**



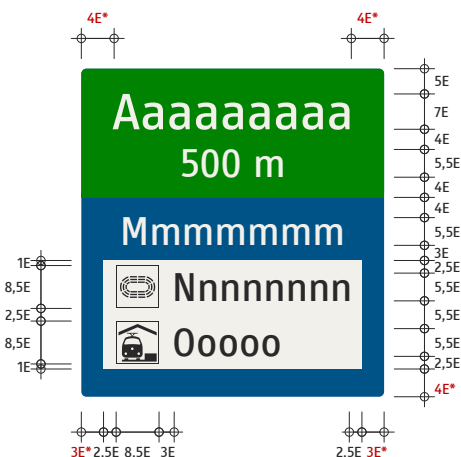
Návrhová schéma 60: Nepriama návesť vertikálna



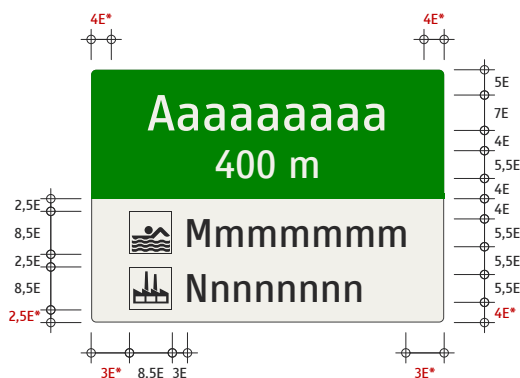
Návrhová schéma 61: Nepriama návesť vertikálna s dvoma referenčnými cieľmi



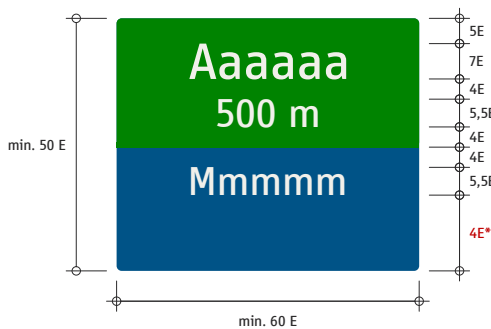
Návrhová schéma 62: Nepriama návesť vertikálna so subplochou s jedným zvláštnym cieľom



Návrhová schéma 63: Nepriama návесь vertikálna so subplochou s dvoma zvláštnymi cieľmi

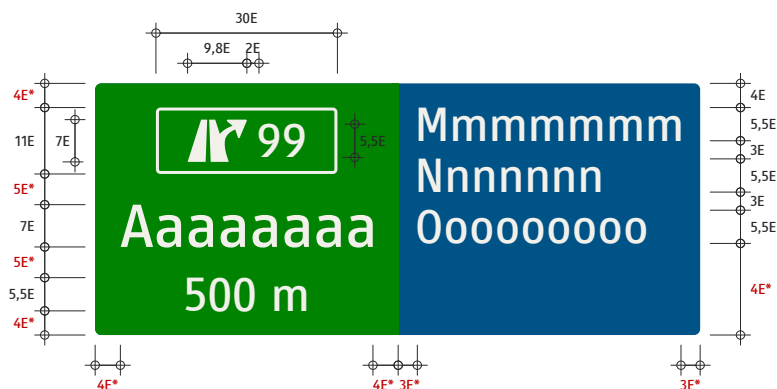


Návrhová schéma 64: Nepriama návесь vertikálna s bielou informačnou plochou – len zvláštne ciele

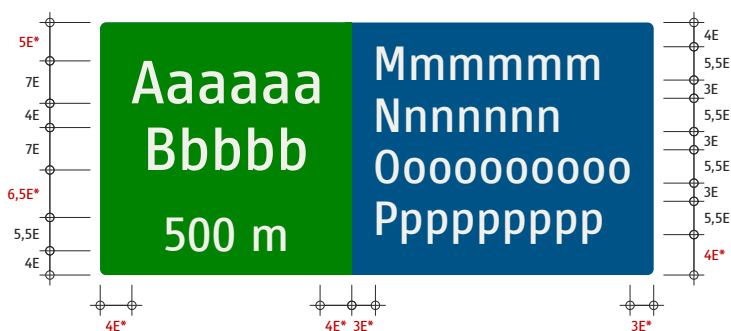


Návrhová schéma 65: Nepriama návесь vertikálna s úpravou na minimálne rozmery

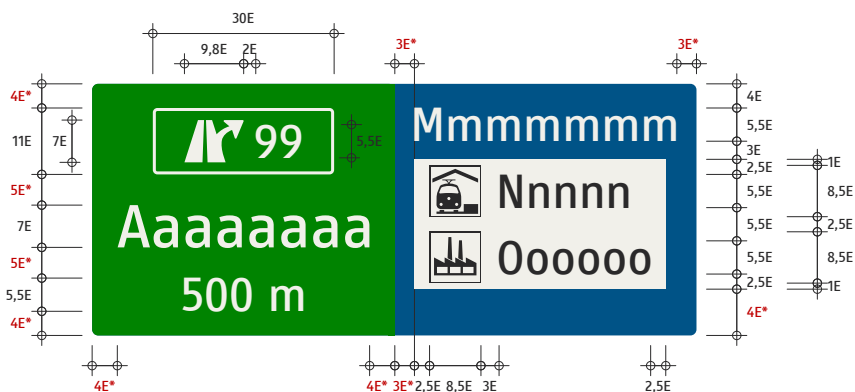
**B.1.4.2 Horizontálny formát**



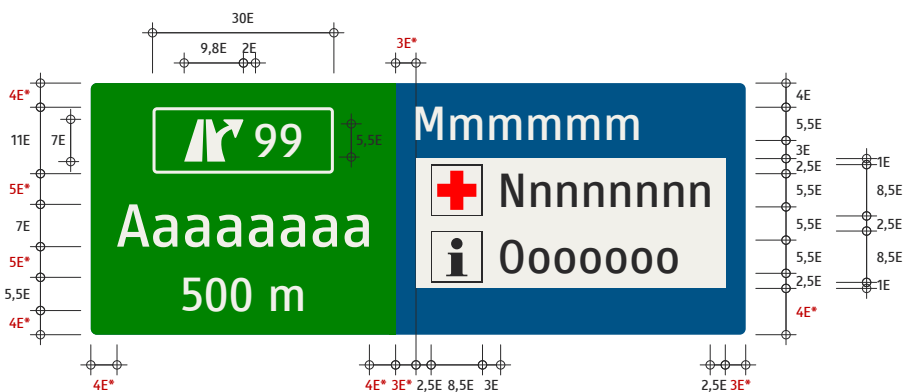
Návrhová schéma 66: Nepriama návesť horizontálna



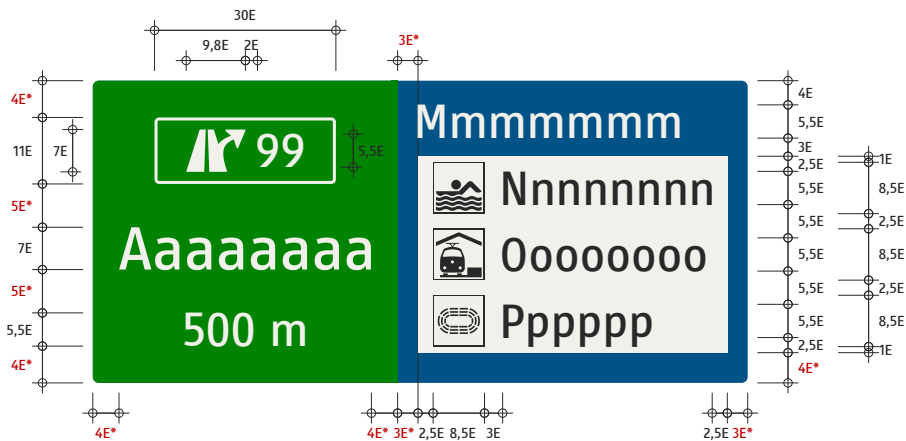
Návrhová schéma 67: Nepriama návesť horizontálna s dvoma referenčnými cieľmi



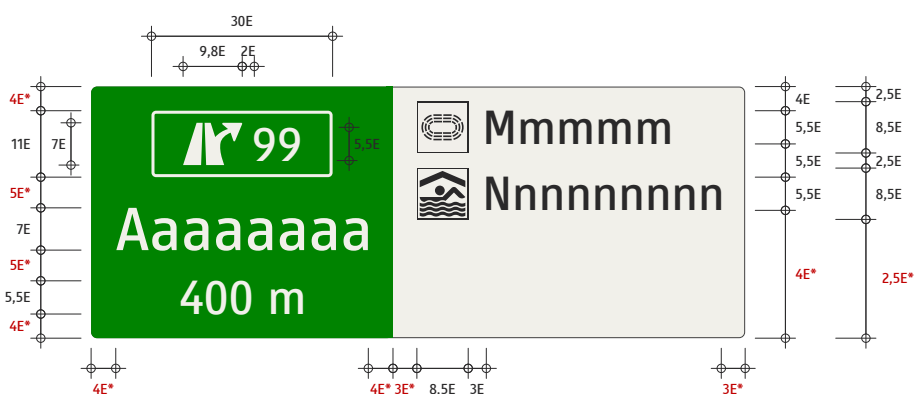
Návrhová schéma 68: Nepriama návesť horizontálna s úzkou subplochou



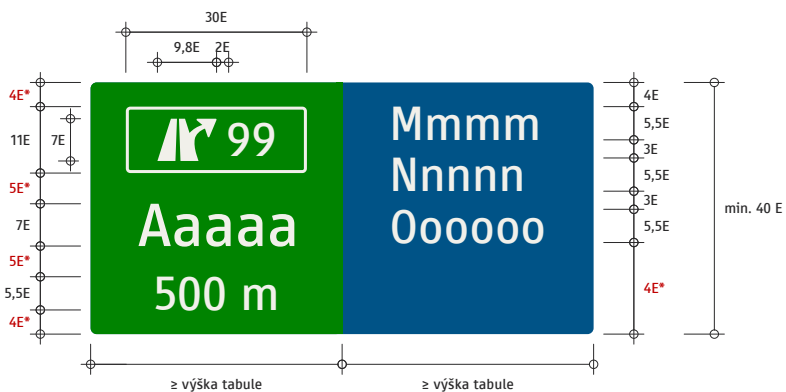
Návrhová schéma 69: Nepriama návesť horizontálna so širokou subplochou



Návrhová schéma 70: Nepriama návесь horizontálna so subplochou s 3 zvláštnymi cieľmi



Návrhová schéma 71: Nepriama návесь horizontálna s bielou informačnou plochou – len zvláštne ciele

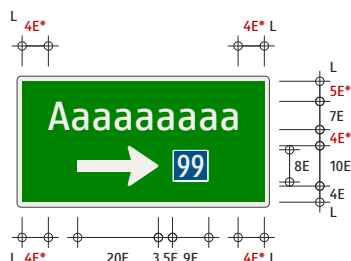


Návrhová schéma 72: Nepriama návесь horizontálna – úprava na minimálne rozmery

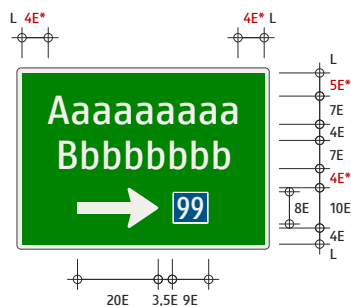
### B.1.5 Výjazdové tabule

Nasledujúce schémy platia len pri umiestnení výjazdovej tabule v deliacom ostrovčeku.

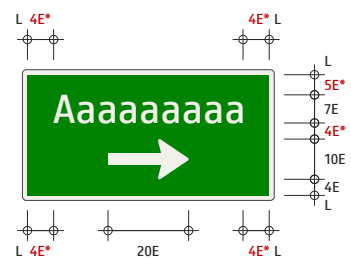
V prípade umiestnenia vedľa vozovky alebo na jednoramennom stožiarí nad vozovkou sa výjazdové tabule vyobrazujú ako jednoduché križovatkové návěsti (pozri B.1.3.1) s výškou písma 280 mm (vedľa vozovky) resp. 350 mm (nad vozovkou), pričom sa k nim nepripája tabuľka s číslom výjazdu; pozri tiež 7.5.



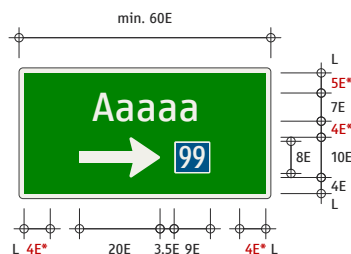
Návrhová schéma 73: Výjazdová tabuľa, 1 cieľ



Návrhová schéma 74: Výjazdová tabuľa, 2 ciele



Návrhová schéma 75: Výjazdová tabuľa, bez čísla cesty

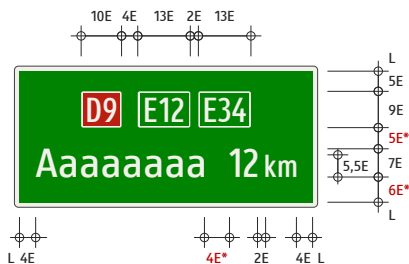


Návrhová schéma 76: Výjazdová tabuľa, minimálne rozmery

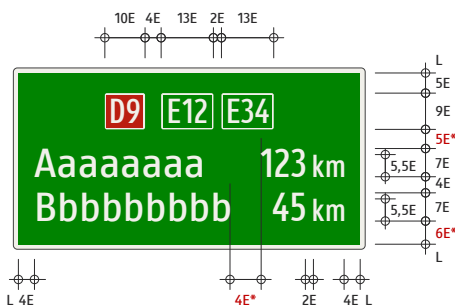


### B.1.6 Diaľkové tabule

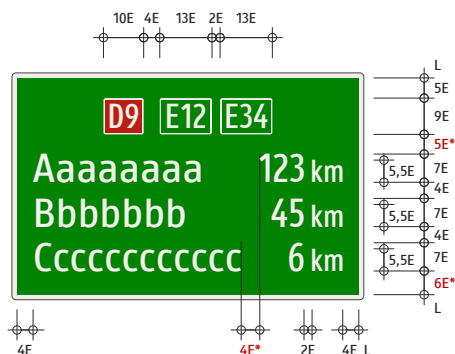
Hodnoty vzdialeností k cieľu a jednotka „km“ sú vždy v písme Tern Narrow.



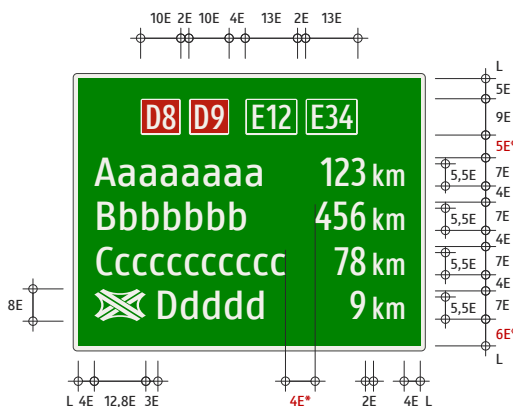
Návrhová schéma 77: Diaľková tabuľa, 1 cieľ



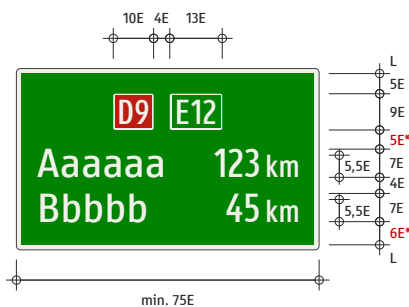
Návrhová schéma 78: Diaľková tabuľa, 2 ciele



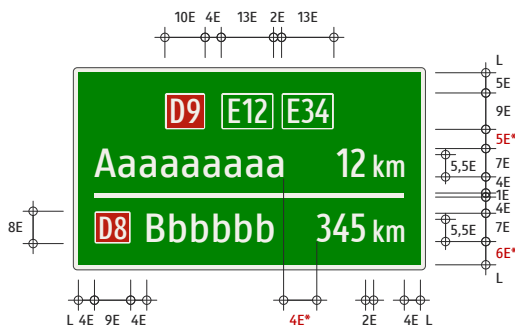
Návrhová schéma 79: Diaľková tabuľa, 3 ciele



Návrhová schéma 80: Diaľková tabuľa, 4 ciele, vyobrazenie peáže a uzla



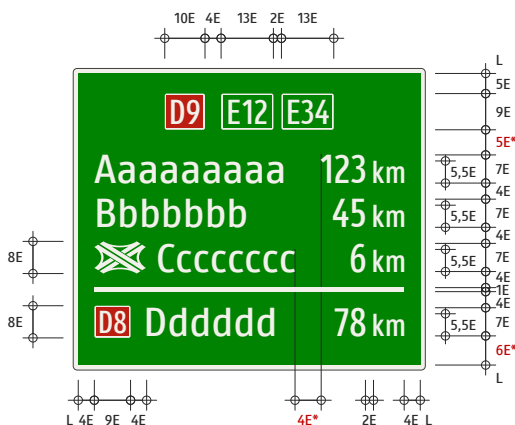
Návrhová schéma 81: Diaľková tabuľa, minimálne rozmery



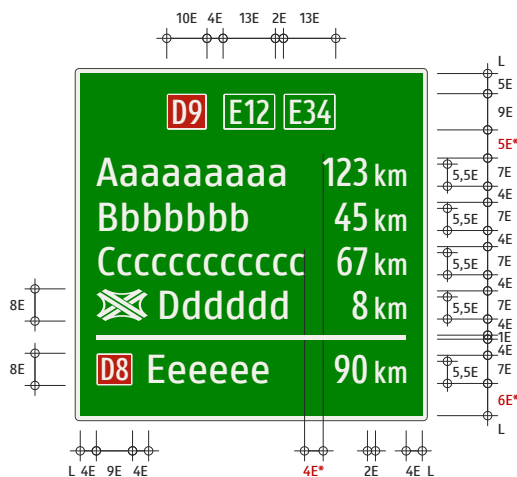
Návrhová schéma 82: Diaľková tabuľa, 1 cieľ + 1 cieľ pod čiarou



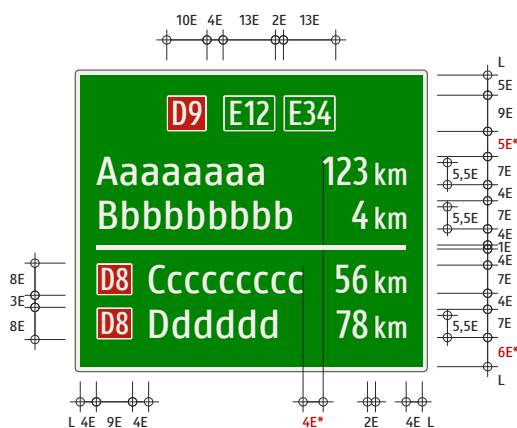
Návrhová schéma 83: Diaľková tabuľa, 2 ciele + 1 cieľ pod čiarou



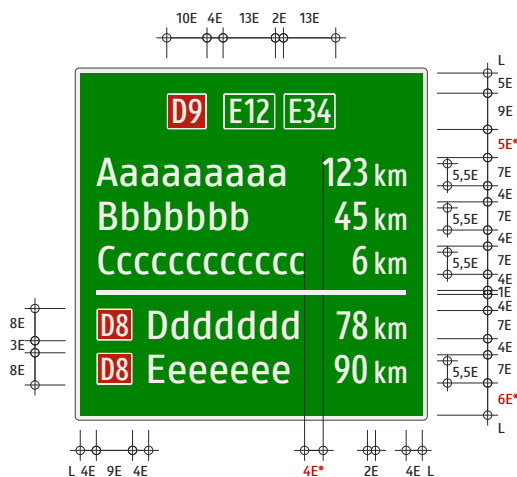
Návrhová schéma 84: Diaľková tabuľa, 3 ciele + 1 cieľ pod čiarou



Návrhová schéma 85: Diaľková tabuľa, 4 ciele + 1 cieľ pod čiarou



Návrhová schéma 86: Diaľková tabuľa, 2 ciele + 2 ciele pod čiarou



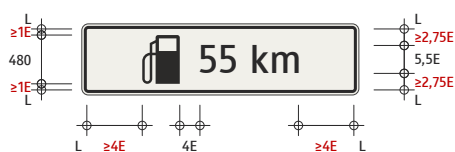
Návrhová schéma 87: Diaľková tabuľa, 3 ciele + 2 ciele pod čiarou

## B.2 Odpočívadlá

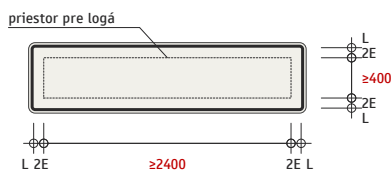
### B.2.1 Odhlasovacie tabule odpočívadla



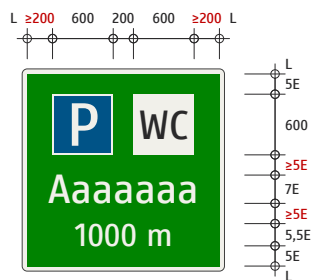
Návrhová schéma 88: Ohlasovacia tabuľa odpočívadla s komplexnými službami



Návrhová schéma 89: Dodatková tabuľka – vzdialenosť k nasledujúcemu odpočívadlu s komplexnými službami



Návrhová schéma 90: Dodatková tabuľka – informácie o odpočívadle s komplexnými službami

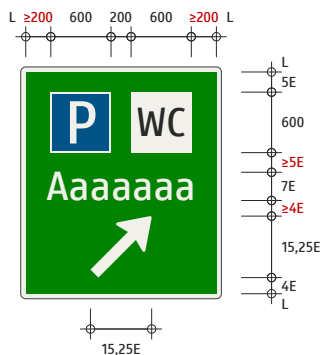


Návrhová schéma 91: Ohlasovacia tabuľa odpočívadla s obmedzenými službami

**B.2.2 Návesti k odpočívadlu**

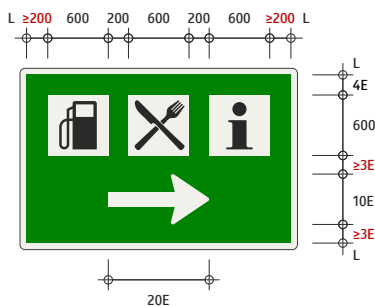


Návrhová schéma 92: Návesť k odpočívadlu s komplexnými službami

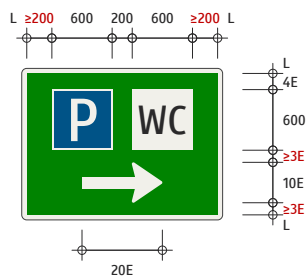


Návrhová schéma 93: Návesť k odpočívadlu s obmedzenými službami

**B.2.3 Výjazdové tabule odpočívadla**

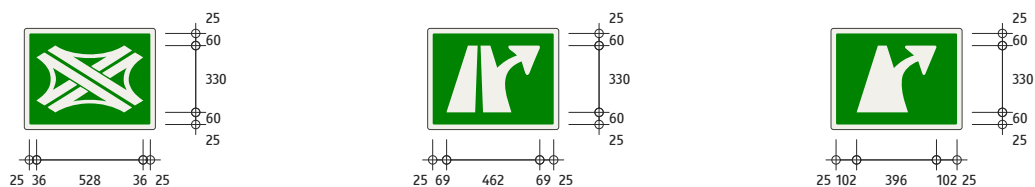


Návrhová schéma 94: Výjazdová tabuľa odpočívadla s komplexnými službami

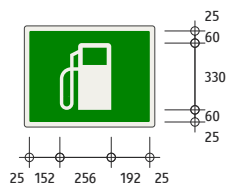


Návrhová schéma 95: Výjazdová tabuľa odpočívadla s obmedzenými službami





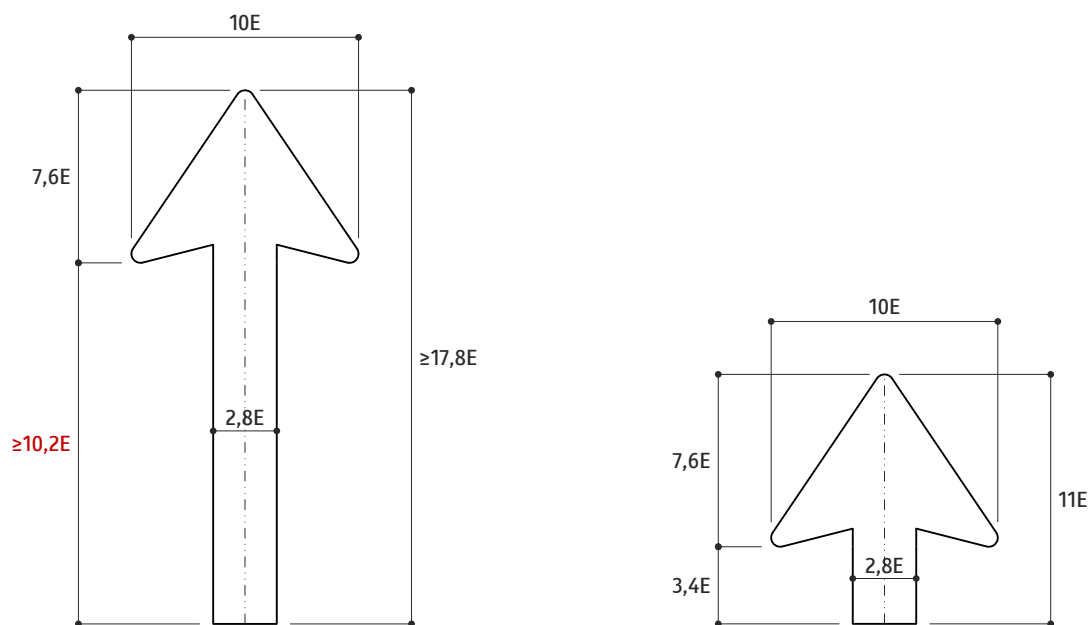
Návrhová schéma 100: Prídavné tabuľky na majáček 300 m: uzol, prípojka, prípojka v úseku v polovičnom profile



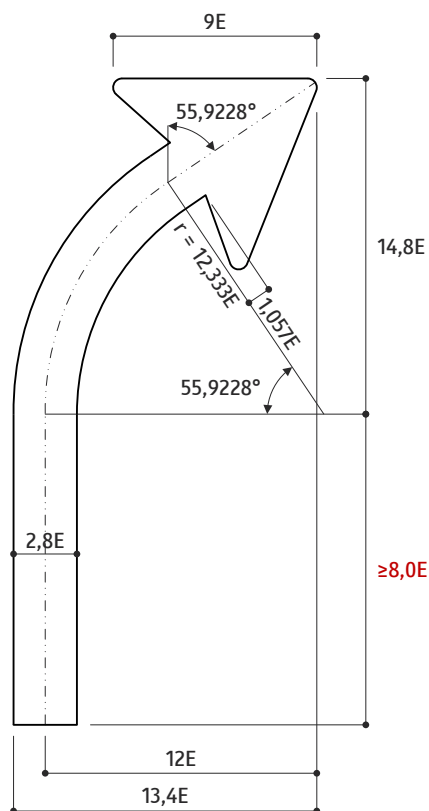
Návrhová schéma 101: Prídavná tabuľka na majáček 300 m: odpočívadlo s komplexnými službami

## Príloha C Rozmery a vyobrazenie šípok

Nasledujúce schémy presne definujú konštrukciu jednotlivých typov šípok. V prípade dlhých šípok sú kóty, ktoré vyznačujú predlžujúce sa časti šípok pri prispôbení ich výšky výške tabule, zvýraznené červenou farbou.

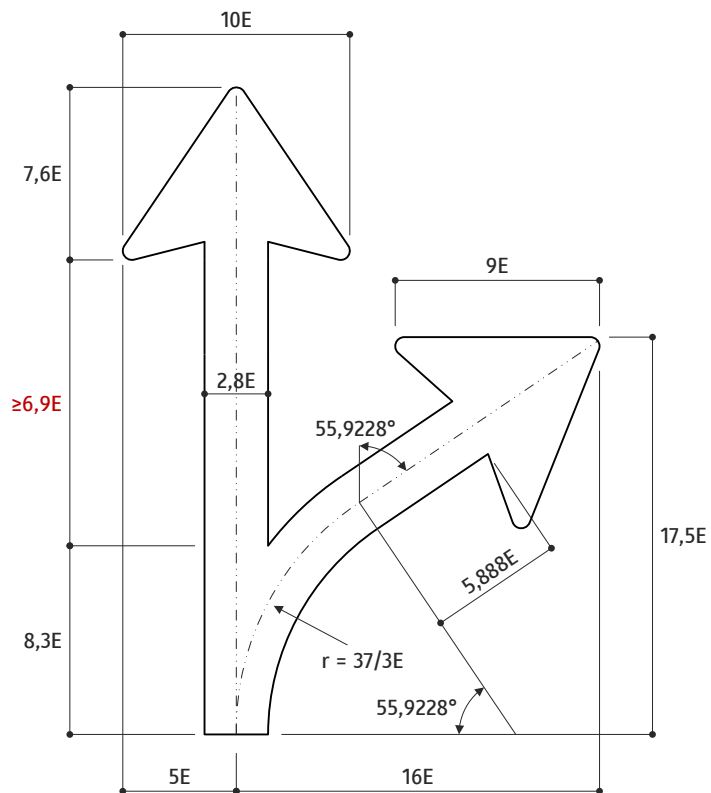


Obrázok 142: Šípka typ 1a – priama dlhá a typ 1b – priama krátka

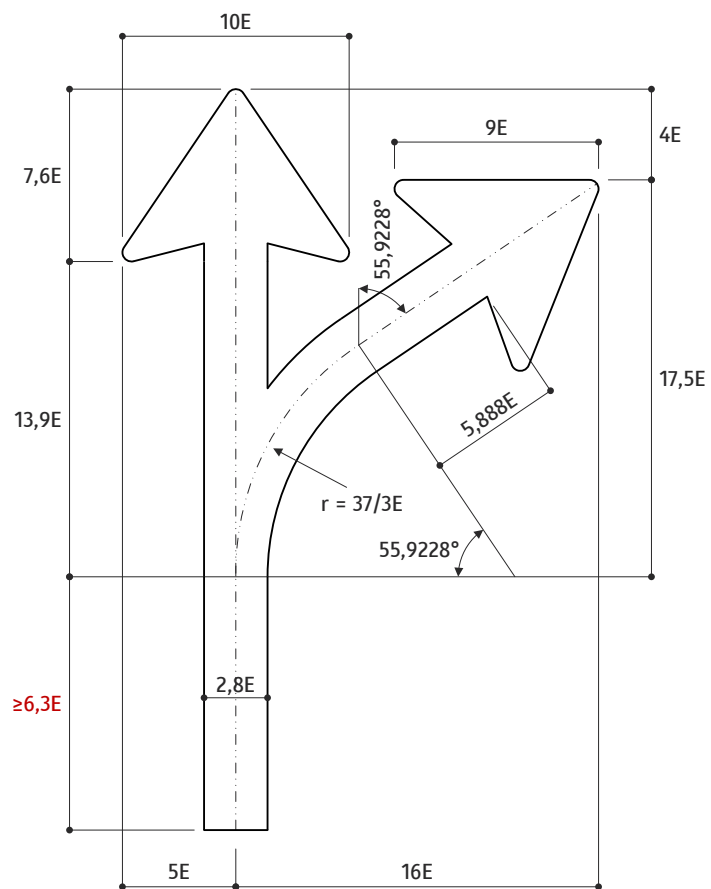


Obrázok 143: Šípka typ 2 – subtraktčná

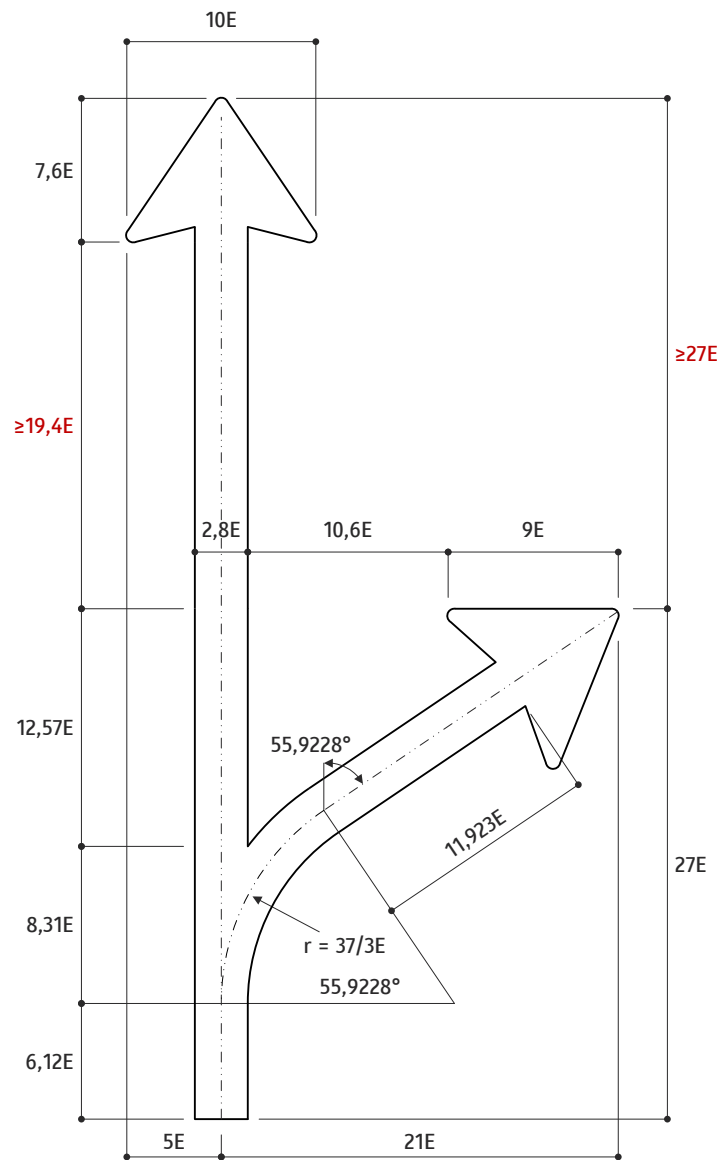




Obrázok 144: Šípka typ 3a – zdužená pruhová základná

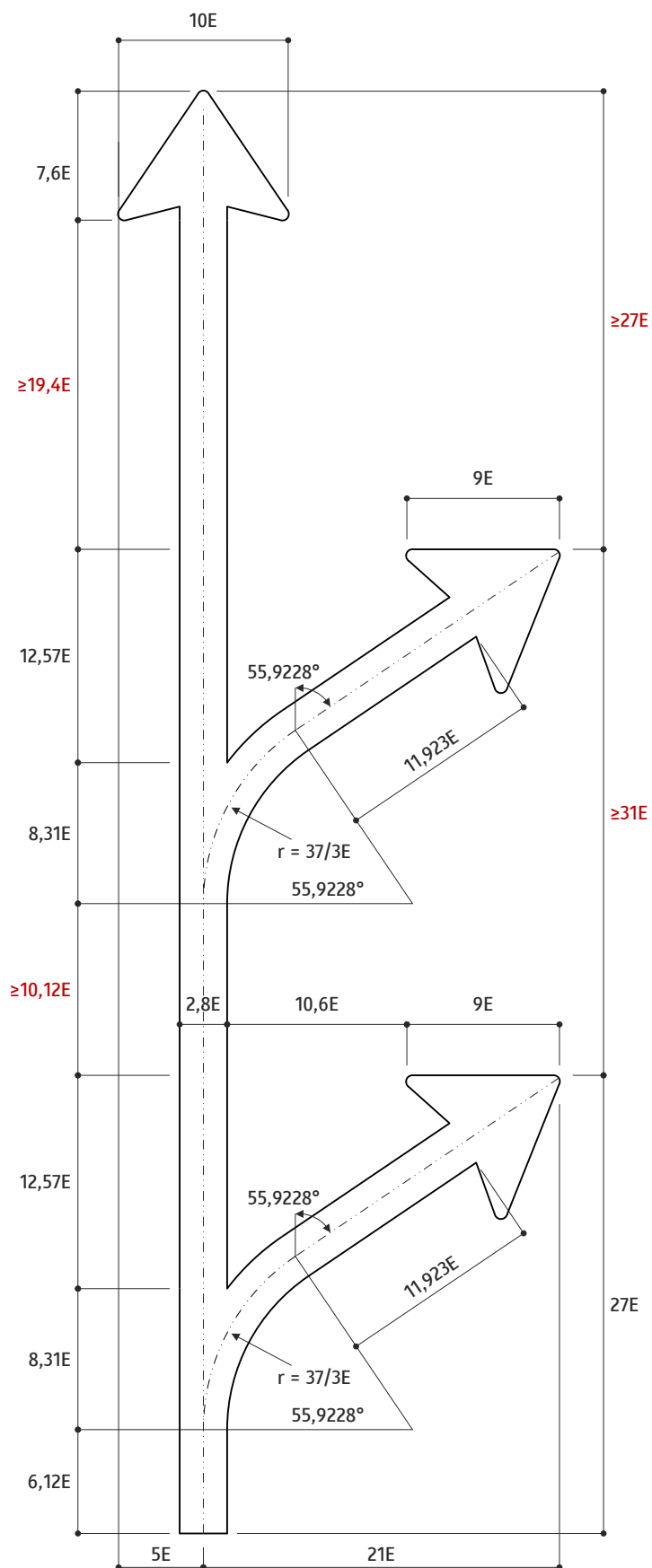


Obrázok 145: Šípka typ 3b – zdužená pruhová vysoká

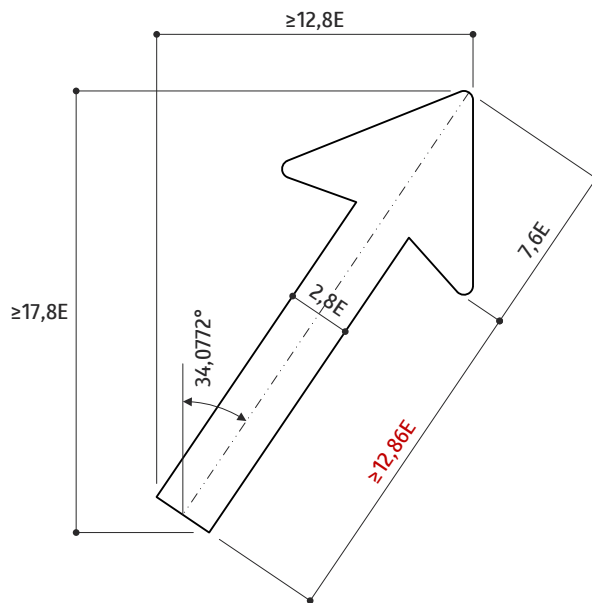


Obrázok 146: Šípka typ 4a – združená pásová jednoduchá

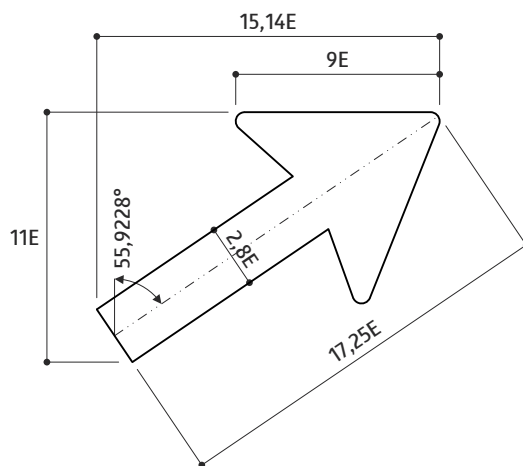




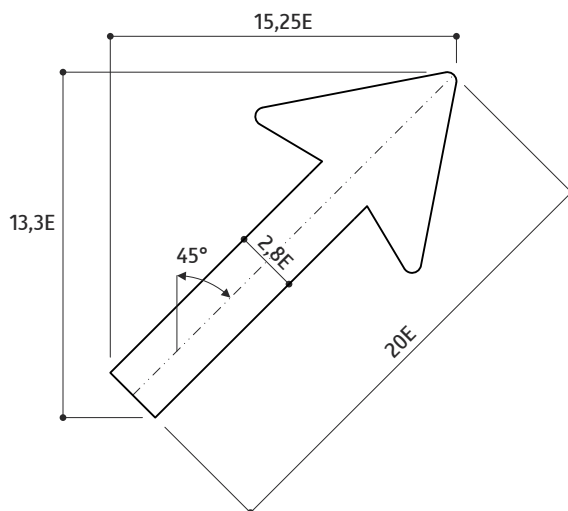
Obrázok 148: Šípka typ 4c – združená pásová – dva výjazdy z hlavného pásu



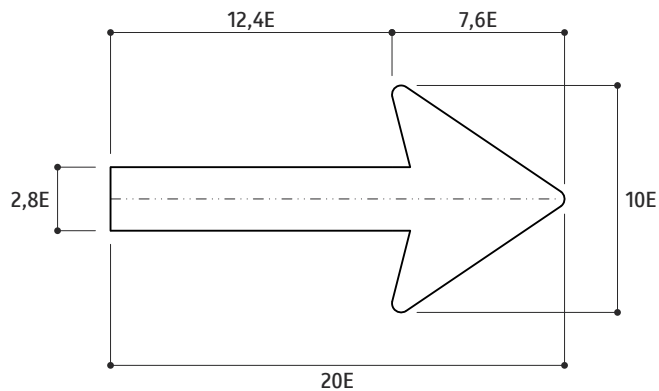
Obrázok 149: Šípka typ 5a – odbočovacia pruhová dlhá



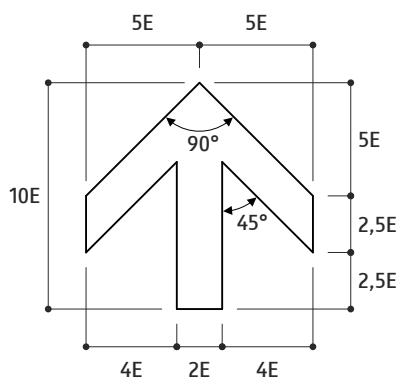
Obrázok 150: Šípka typ 5b – odbočovacia pruhová krátka



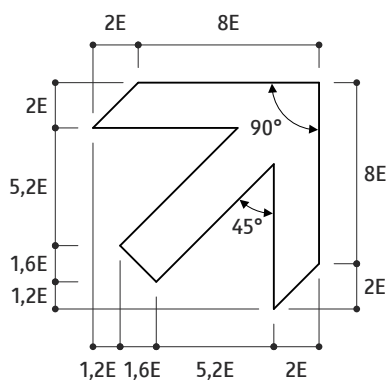
Obrázok 151: Šípka typ 5c – odbočovacia pásová



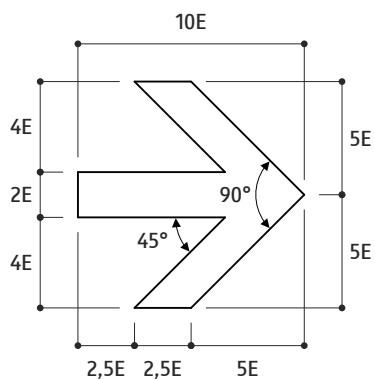
Obrázok 152: Šípka typ 6 – ostrovčeková



Obrázok 153: Šípka typ 7a – ISO priama



Obrázok 154: Šípka typ 7b – ISO šikmá



Obrázok 155: Šípka typ 7c – ISO vodorovná

## Príloha D Kategorizácia dopravných centier

### D.1 Slovensko

Ak názov dopravného centra nie je zvlášť označený, bolo klasifikované na základe obslužnej funkcie (t.j. podľa občianskej vybavenosti).

V ostatných prípadoch sa uvádza kód rozhodujúcej funkcie v hranatých zátvorkách pred názvom príslušného centra. Význam kódov je nasledovný:

- [T] – turistická funkcia,
- [A] – administratívna funkcia,
- [R] – rezidenčná funkcia.

Uvádzajú sa len sídelné dopravné centrá. Mestá a obce neuvedené v tabuľke sú sídlami bez centrálnej úrovne.

Dvojcentrá sa uvádzajú lomkou.

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá
metropolitné oblasti	Bratislava
nadcentrá	Banská Bystrica Košice Nitra Prešov Trenčín Trnava Žilina
rozvinuté stredné centrá	Martin/Vrútky Poprad Prievidza/Bojnice Zvolen
stredné centrá	Bánovce nad Bebravou Bardejov Brezno Čadca [T] Demänovská dolina – Jasná Dolný Kubín Dubnica nad Váhom Dunajská Streda Galanta Hlohovec Humenné Kežmarok Komárno Levice Liptovský Mikuláš Lučenec Malacky Michalovce Nové Mesto nad Váhom Nové Zámky Partizánske Pezinok Piešťany Považská Bystrica Púchov Rimavská Sobota Rožňava Ružomberok Senec Senica Skalica Spišská Nová Ves/Smižany Stará Ľubovňa Svidník Šaľa Štúrovo Topoľčany Trebišov Tvrdosín/Trstená/Nižná Vranov nad Topľou [T] Vysoké Tatry Žiar nad Hronom
rozvinuté podcentrá	Myjava Námestovo Sabinov Sereď Snina Zlaté Moravce
podcentrá	Banská Štiavnica [T] Bešeňová [T] Brusno Bytča Detva [T] Donovaly [T] Dudince Filakovo Gelnica Giraltovce Handlová Hnúšťa Holíč [R] Hriňová Hurbanovo Ilava

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
podcentrá (pokračovanie)	Ivanka pri Dunaji/Bernolákovo [T] Kaluža/Vinné/Klokočov (Z. Širava) Kolárovo [T] Kováčová Kráľovský Chlmec Kremnica Krompachy Krupina Kysucké Nové Mesto Levoča Lipany Liptovský Hrádok [T] Liptovský Ján [T] Lúčky Medzilaborce Modra Moldava nad Bodvou [T] Nimnica Nová Baňa Nová Dubnica Nováky Podbrezová [A] Poltár [T] Pribylina Rajec [T] Rajecké Teplice Revúca Sečovce Sládkovičovo	[T] Sliač Sobrance Spišská Belá [T] Stará Lesná Stará Turá Stropkov Stupava Svit Šahy Šamorín Šaštín – Stráže [T] Štrba Šurany [T] Terchová Tisovec Tornaľa [T] Trenčianske Teplice Turčianske Teplice Turzovka Veľké Kapušany Veľký Krtíš Veľký Meder Vráble Vrbové [T] Vyšné Ružbachy [T] Zuberec/Habovka Žarnovica Želiezovce
malé centrá	Bátorove Kosihy Beluša Borský Mikuláš Bošany Brezová pod Bradlom [T] Bystrá/Horná Lehota (Chopok-juh) Čabaj - Čápor Čachtice Čaňa Častá Čierna nad Tisou Čierny Balog [T] Číž [T] Dedinky/Mlynky Dobšiná Dolné Vestenice Dunajská Lužná Dvory nad Žitavou Farná Gabčíkovo Gbelce Gbely Hanušovce nad Topľou Heľpa Hliník nad Hronom Horné Saliby [T] Hrabušice Čhtelnica Jablonica Jelka Jelšava Jesenské (okres Rimavská Sobota)	Kalná nad Hronom Kanianka Kokava nad Rimavicou Krásno nad Kysucou Komjatice/Veľký Kýr Kúty Lednické Rovne Lehnice Lendak Leopoldov Liptovská Osada Lozorno [T] Lučivná Ludanice Makov Marcelová Medzev Močenok Mojmírovce Moravský Svätý Ján Nálepkovo Nemšová Nesvady Nitrianske Pravno Nitrianske Rudno Okoč Oslany Oščadnica [T] Patince Plešivec [T] Podhájska Podolíne



Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
malé centrá (pokračovanie)	Polomka Prakovce Pribeta Pruské Pukanec Rabča Raková Raslavice Rišňovce Rohožník (okres Malacky) Skalité [T] Sklené Teplice Slovenská Ľupča Smolenice [T] Smrdáky Spišská Stará Ves Spišské Podhradie Spišské Vlachy Stará Bystrica [T] Staré Hory Strážske Streda nad Bodrogom Sučany Svätý Jur Šenkvice Široké Šoporňa Štítnik [T] Štós Tekovské Lužany	Teplička nad Váhom Tešedíkovo Timače Tomášov Topoľčianky Topoľníky Trenčianska Turná Trstice Turany Turňa nad Bodvou Tvrdosovce [T] Valča Varín Veľká Lomnica Veľké Kostoľany Veľké Leváre Veľké Ripňany Veľké Rovné Veľké Úľany Veľký Šariš Vinica Vičany/Neded Výčapy-Opatovce Zákamenné Zemianska Olča Zlaté Klasy Zohor Zvolenská Slatina [T] Ždiar

## D.2 Susedné štáty

### D.2.1 Česká republika

Uvádzajú sa len centrálna sídla so vzťahom k SR: metropolitné oblasti a nadcentrá za celú ČR, stredné centrá za Jihomoravský, Zlínský, Olomoucký a Moravskoslezský kraj a podcentrá od hraníc so Slovenskom po líniu cca Ostrava – Olomouc – Brno – Znojmo.

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
metropolitné oblasti	Ostrava (jadro Ostravskej metropolitnej oblasti) Praha	
nadcentrá	Brno České Budějovice Hradec Králové/Pardubice Jihlava Karlovy Vary	Liberec Olomouc Plzeň Ústí nad Labem Zlín
rozvinuté stredné centrá	Frydek-Místek Karviná	Opava
stredné centrá	Blansko Bohumín Boskovice Bruntál Břeclav Havířov Hodonín Hranice (na Moravě)	Jeseník Krnov Kroměříž Nový Jičín Orlová Prostějov Přerov Šternberk

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
stredné centrá (pokračovanie)	Šumperk Třinec Uherské Hradiště Valašské Meziříčí	Vsetín Vyškov Znojmo
rozvinuté podcentrá	Český Těšín Frenštát pod Radhoštěm Hlučín Holešov	Hustopeče Kopřivnice Kyjov Uherský Brod
podcentrá	Bílovec Bučovice Bystřice pod Hostýnem Frýdlant nad Ostravicí Jablunkov Lipník nad Bečvou Luhačovice Mikulov Odry Otrokovice	Pohořelice Rožnov pod Radhoštěm Slavkov u Brna Šlapanice Valašské Klobouky Valtice Veselí nad Moravou Vizovice Židlochovice

### D.2.2 Rakúsko

Uvádzajú sa len centrálné sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za celé Rakúsko, stredné centrá za štáty Dolné Rakúsko a Burgenland, podcentrá a malé centrá v rozsahu severný Burgenland, Weinviertel (vrátane časti okresu Tulln v Mostvierteli) a severná časť Industrieviertelu (okresy Baden, Bruck an der Leitha, Mödling a Wien-Umgebung).

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
metropolitné oblasti	Linz (jadro metropolitnej oblasti Linz-Wels) Wien	
nadcentrá	Bregenz/Dornbirn Graz Innsbruck Klagenfurt am Wörthersee Salzburg	St. Pölten Villach Wels Wiener Neustadt
rozvinuté stredné centrá	Eisenstadt	Krems an der Donau
stredné centrá	Amstetten Baden bei Wien Gmünd Hollabrunn Horn Klosterneuburg Korneuburg	Mistelbach Mödling Neunkirchen/Ternitz Neusiedl am See Tulln an der Donau Waidhofen an der Thaya Zwettl (Niederösterreich)
rozvinuté podcentrá	Bruck a.d. Leitha Gänserndorf	Schwechat Stockerau
podcentrá	Bad Vöslau Berndorf Breitenbrunn am Neusiedler See Ebreichsdorf Eggenburg Frauenkirchen Groß-Enzersdorf Hainburg an der Donau Haugsdorf Kirchschlag in der Buckligen Welt Kittsee	Mattersburg Neudörfel Laa an der Thaya Parndorf Perchtoldsdorf Pernitz Podersdorf am See Poysdorf Purkersdorf Retz Rust

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
podcentrá (pokračovanie)	Traiskirchen Wolkersdorf im Weinviertel	Ziersdorf Zistersdorf
malé centrá	Alland Atzenbrugg Brunn am Gebirge Deutsch-Wagram Dürnkrut Ebenfurth Ernstbrunn Felixdorf/Sollenau Fischamend Gaweinstal Göllersdorf Großweikersdorf Guntramsdorf Harmannsdorf Himberg Hohenau an der March (Cáhnov) Kirchberg am Wagram	Langenzersdorf Lassees Leobersdorf Leopoldsdorf im Marchfelde Mannersdorf am Leithagebirge Marchegg Markt Piesting Matzen-Raggendorf Neusiedl an der Zaya Orth an der Donau Pottendorf Preßbaum Pulkau Ravelsbach Siegghartskirchen St. Andrä-Wördern Stronsdorf

### D.2.3 Maďarsko

Uvádzajú sa len centrálna sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za celé Maďarsko, stredné centrá za župy Rábsko-mošonsko-šopronská, Vašská, Zalianka, Vesprémska, Komárňansko-ostrihonská, Stoličnobelehradská, Peštianska, Novohradská, Hevešská, Jasovsko-veľkohumánsko-solnocká, Boršodsko-abovsko-zemplínska, Hajducko-bihárska a Sabolčsko-satmársko-berežská; podcentrá za župy Rábsko-mošonsko-šopronská, Komárňansko-ostrihonská, Novohradská, Hevešská, Boršodsko-abovsko-zemplínska, Sabolčsko-satmársko-berežská a za časť žúp Vašská, Vesprémska, Stoličnobelehradská a Peštianska.

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
metropolitné oblasti	Budapest	
nadcentrá	Békéscsaba Debrecen Győr Kecskemét Miskolc Nagykanizsa Nyíregyháza	Pécs Szeged Székesfehérvár Szolnok Szombathely Tatabánya
rozvinuté stredné centrá	Dunaújváros Eger Érd Salgótarján	Sopron Veszprém Zalaegerszeg
stredné centrá	Ajka Budaörs Cegléd Dunaharaszti Dunakeszi Esztergom Gödöllő Gyál Gyöngyös Hajdúböszörmény Hajdúnánás Hajdúszoboszló Hatvan	Jászberény Kazincbarcika Keszthely Kisvárd Komárom Mátészalka Mezőtúr Monor Mosonmagyaróvár Nagykörös Ózd Pápa Sárvár

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá
stredné centrá (pokračovanie)	Sátoraljaújhely Siófok Szentendre Szigetszentmiklós Tata Tiszaújváros Törökszentmiklós Vác Várpalota Vecsés
podcentrá vrátane rozvinutých	Ács Balassagyarmat Balkány Bátonyterenye Biatorbágy Bicske Budakalász Budakeszi Celldömölk Csenger Csorna Dorog Edelény Encs Fehérgyarmat Felsőzsolca Fertőszentmiklós Fót Füzesabony Gárdony Göd Gyömrő Halásztelek Heves Ibrány/Nagyhalász Isaszeg Jánossomorja Kapuvár Kisbér Kistarcsa Kőszeg Lőrinci Maglód Martonvásár Mezőcsát Mezőkövesd Mór Nagyecsed Nagykálló Nyékládháza Nyergesújfalu Nyírbátor Nyírtelek Oroszlány Pannonhalma Páasztó Pécel Pilisvörösvár Pomáz Putnok Sajószentpéter Sárospatak Százhalombatta Szécsény Szerencs Szigethalom Szikszó Tét Tiszalök Tiszavasvári Tokaj Tököl Törökbálint Újfehértó Üllő Vásárosnamény Velence Veresegyház Zirc Zsámbék

#### D.2.4 Poľsko

Uvádajú sa len centrálna sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za celé Poľsko, stredné centrá za vojvodstvá Opolské, Sliezske, Malopoľské a Podkarpatské, podcentrá za Sliezske, Malopoľské a Podkarpatské vojvodstvo.

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá
metropolitné oblasti	Gdańsk Kraków Katowice (Hornosliezka metropolitná oblasť) Łódź Poznań Wrocław Warszawa
nadcentrá	Białystok Bielsko-Biała Bydgoszcz Bytom Częstochowa Dąbrowa Górnicza Elbląg Gdynia Gliwice Gorzów Wielkopolski Grudziądz Chełm

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá	
nadcentrá (pokračovanie)	Chorzów Jelenia Góra Kalisz Kielce Konin Koszalin Legnica Leszno Łomża Lublin Nowy Sącz Olsztyn Opole Piotrków Trybunalski Płock Przemyśl Radom	Ruda Śląska Rybnik Rzeszów Siedlce Słupsk Sosnowiec Suwałki Szczecin Tarnów Toruń Tychy Wałbrzych Wrocław Zabrze Zamość Zielona Góra
stredné centrá	Andrychów Będzin Bieruń Bochnia Brzeg Bukowno Cieszyn Czechowice-Dziedzice Czeladź Czerwionka-Leszczyny Dębica Gorlice Chrzanów Jarosław Jasło Jastrzębie-Zdrój Jaworzno Kędzierzyn-Koźle Kluczbork Knurów Krosno Łańcut Łaziska Górne Lędziny Leżajsk Limanowa Lubaczów Lubliniec Mielec Mikołów Myślenice Mysłowice	Myszków Nowy Targ Nysa Olkusz Orzesze Oświęcim Piekary Śląskie Prudnik Przeworsk Pszczyna Pszów Pyskowice Rabka-Zdrój Racibórz Radlin Radzionków Rydułtowy Sanok Siemianowice Śląskie Skawina Stalowa Wola Świętochłowice Tarnobrzeg Tarnowskie Góry Trzebinia Wadowice Wieliczka Wodzisław Śląski Zakopane Zawiercie Żory Żywiec
podcentrá	Blachownia Boguchwała Brzesko Brzeszcze Brzozów Dąbrowa Tarnowska Dobczyce Dynów Głogów Małopolski Grybów Chełmek Imielin	Jedlicze Jordanów Kalety Kęty Kłobuck Kolbuszowa Konięcpol Krynica-Zdrój Krzeszowice Kuźnia Raciborska Łazy Lesko

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá
podcentrá (pokračovanie)	Libiąż Maków Podhalański Miasteczko Śląskie Miechów Mszana Dolna Muszyna Niepołomice Nisko Nowa Dęba Nowa Sarzyna Piwniczna-Zdrój Poręba Proszowice Radymno Ropczyce Rudnik nad Sanem Sędziszów Małopolski Siewierz Skoczów Sławków Stary Sącz Strzyżów Sucha Beskidzka Sułkowice Szczawnica Szczyrk Tuchów Ustroń Ustrzyki Dolne Wisła Wojkowice Wolbrom Zagórz

### D.2.5 Ukrajina

Uvádajú sa len centrálné sídla so vzťahom k SR nasledovne: metropolitné oblasti a nadcentrá za oblasti po líniu Kyjevská a Vinnycká oblasť, stredné centrá za oblasti Zakarpatská, Ľvovská a Ivanofrakivská a podcentrá za Zakarpatskú oblasť a juhozápadnú časť Ľvovskej oblasti.

Úroveň	Zahrnuté dopravné centrá
metropolitné oblasti	Kyjev Ľvov
nadcentrá	Berdyčiv Bila Cerkva Černovice Drohobyč Chmeľnyckij Ivano-Frankivsk Kamenec Podolský Kovel' Luck Mukačevo Rivne Stryj Ternopiľ Užhorod Vinnycia Žytomyr
stredné centrá vrátane rozvinutých	Berehovo Bolechiv Boryslav Brody Buršтын Červonohrad Čop Dolyna Horodok Chust Iršava Javoriv Kaluš Kamianka-Buzka Kolomyja Mykolajiv Nadvirna Novojavorivsk Novyj Rozdil Perečín Rachov Sambir Sňatyn Sokaľ Sosnivka Stebnyk Svaľava Ťačov Truskavec Vinohradov Vynnyky Zoločiv Žovkva Žydačiv
podcentrá vrátane rozvinutých	Buštín/Vyškovо Čynadijovo Dobromyl' Dubove Ivano-Frankove Jasiňa Korolevo Mižhiria Moršyn Mostyska Pustomyty Rudky

<b>Úroveň</b>	<b>Zahrnuté dopravné centrá</b>	
podcentrá vrátane rozvinutých (pokračovanie)	Skole Solotvyno Starý Sambir Sudova Vyšnja Terešva	Turka Veľké Berezné Veľký Bočkov Volovec

## Príloha E Kategorizácia diaľnic a rýchlostných ciest

Nasledujúca tabuľka uvádza dopravný význam existujúcich a plánovaných diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku ku dňu schválenia týchto TP.<sup>3</sup>

Číslo	Úsek	Dopravný význam
D1	Bratislava-Petržalka (D2) – Bratislava-Východ (D4)	nadregionálny; do vybudovania D4 Jarovce – Bratislava-Východ kontinentálny
	Bratislava-Východ (D4) – št. hr. Ukrajina	kontinentálny
D2	v celej dĺžke	kontinentálny
D3	Hričovské Podhradie – Svrčinovec	kontinentálny
	Svrčinovec – št. hr. Poľsko	kontinentálny; do vybudovania nadväzujúcej trasy S1 a S69 na poľskej strane diaľkový
D4	št. hr. Rakúsko (Jarovce) – Bratislava-Východ (D1)	kontinentálny
	Bratislava-Východ (D1) – Bratislava-Rača	kontinentálny; do vybudovania nadväzujúceho úseku po D2 (tunel Karpaty) nadregionálny
	Bratislava-Rača – Bratislava-Sever (D2)	kontinentálny
	Bratislava-Sever (D2) – št. hranica Rakúsko	diaľkový
R1	v celej dĺžke	diaľkový
R2	v celej dĺžke	diaľkový
R3	v celej dĺžke	diaľkový
R4	št. hr. Maďarsko – Prešov	diaľkový
	Prešov – št. hr. Poľsko	kontinentálny
R5	v celej dĺžke	kontinentálny
R6	v celej dĺžke	kontinentálny; do vybudovania nadväzujúceho úseku R49 na českej strane nadregionálny
R7	v celej dĺžke	nadregionálny
R8	v celej dĺžke	nadregionálny

<sup>3</sup> Podľa prílohy č. 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov