

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ A VEŘEJNÉ PRÁCE

MINISTERSTVO VNITRA

Nařízení č..... o podmínkách pro výstavbu nebo instalaci umělých nerovností a jiných zařízení omezujících rychlost na vozovce a o požadavcích na ně**Kapitola první****OBEČNÉ**

Článek 1. (1) Tímto nařízením se stanoví:

1. podmínky pro výstavbu nebo instalaci umělých nerovností a jiných zařízení omezujících rychlost na vozovce a požadavky na ně;
2. typy omezovačů rychlosti motorových vozidel a rozsah jejich použití;
3. technické požadavky na zařízení omezující rychlost motorových vozidel;
4. požadavky na pořizování, navrhování, koordinaci, schvalování, provádění, kontrolu a údržbu zařízení omezujících rychlost motorových vozidel.

(2) Požadavky nařízení se vztahují na silnice otevřené pro veřejné užívání takto:

1. na vnitrostátní silnice první až třetí třídy a na místní silnice;
2. na ulice primární a sekundární uliční sítě, s výjimkou ulic první třídy.

(3) Na státních silnicích mimo městské oblasti není povolena výstavba nebo instalace umělých nerovností na vozovce.

(4) Požadavky nařízení se vztahují na rozsáhlé rekonstrukce a přestavby stávajících silnic a ulic, na vypracování samostatného projektu omezení rychlosti motorových vozidel a na projektování nových staveb.

Článek 2. (1) Účelem nařízení je vytvořit podmínky pro zklidnění dopravy, zvýšit bezpečnost provozu na veřejně přístupných komunikacích a snížit počet a závažnost dopravních nehod.

(2) Za účelem dosažení cíle uvedeného v odstavci 1 se provádějí:

1. opatření k omezení rychlosti pro motorová vozidla:

- (a) v městských oblastech - mezi 50 a 20 km/h;
- (b) na vjezdech do městských oblastí - do 50 km/h;
- (c) mimo městské oblasti - mezi 90 a 30 km/h;

2. opatření ke zklidnění dopravy, která ovlivňují chování řidiče a zlepšují dopravní podmínky pro nemotorizované účastníky silničního provozu, a to:

(a) zavedení přístupu k určení komplexních opatření pro koordinované používání zařízení omezujících rychlost s vhodným dopravním značením, světelnými signály, dopravními značkami a dalšími prostředky silniční signalizace a vytvoření podmínek pro jejich snadné vnímání;

(b) snížení potenciálních konfliktů mezi jednotlivými účastníky silničního provozu a zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu;

(c) zlepšení dopravního režimu.

Článek 3. (1) V závislosti na oblasti použití se používají různé typy zařízení pro omezení rychlosti a kombinovaná opatření pro zklidnění dopravy:

1. v městských oblastech:

- (a) umělé nerovnosti;
- (b) změny situace na jízdní vozovce, které ovlivňují trajektorii pohybu vozidla;
- (c) situační změny na jízdní dráze ovlivňující vnímání řidičů;

(d) fyzické překážky pro přerozdělení provozu vozidel (částečné a/nebo úplné uzavření ulic);
(e) snížení počtu a/nebo šířky aktivních dopravních pruhů;
(f) oddělení jízdních pruhů pro pohyb vozidel na linkách pravidelné veřejné osobní dopravy (PVOD) nebo cyklistické infrastruktury v; souladu s požadavky vyhlášky podle čl. 75 odst. 4 zákona o územním plánování (ZÚR);

(g) nová organizace parkovacích míst v uličním prostoru;

(h) nové vymezení ploch pro uliční zeleň;

(i) značení chodníků pro pěší;

(k) kombinace omezovačů rychlosti podle přílohy č. 1.

2. mimo městské oblasti:

(a) ostrůvky ve vozovce;

(b) příčné hlukové dopravní značení;

(c) optické značení;

(d) kruhové objezdy;

(e) podélné pruhy;

(e) kombinace zařízení uvedených v písmenech a) až e).

3. nezávisle na zařízeních omezujících rychlost uvedených v odstavcích 1 a 2 nebo jako doplněk k nim se používají také následující prostředky:

(a) chodníky červené barvy a/nebo odlišné struktury; červené barvy se dosáhne přidáním pigmentu do asfaltové nebo betonové směsi; je povoleno použití červeně zbarvených betonových desek nebo betonových dlažebních kostek splňujících požadavky BDS EN 1339 „Betonové dlažební kostky – Požadavky a zkušební metody“ nebo BDS EN 1338 „Betonové dlažební bloky – Požadavky a zkušební metody“;

(b) dopravní značky s proměnným sdělením podle BDS EN 12966 „Svislé dopravní značky – Proměnné dopravní značky“.

(2) Zařízení pro omezení rychlosti a kombinovaná opatření pro zklidnění dopravy se stanoví v souladu s požadavky nařízení uvedeného v čl. 3 odst. 3 zákona o silničním provozu (ZSD) v závislosti na jejich umístění:

1. v městských oblastech:

(a) s územním plánem organizace dopravy (ÚPD) pro celé území sídla nebo pro jeho část - čtvrť, zónu, obytný soubor;

b) s projektem organizace a bezpečnosti dopravy v městské oblasti (POSTiUA) ve zvláštních případech;

2. (c) mimo hranice městských oblastí s projektem organizace a bezpečnosti dopravy mimo městské oblasti (POSToUA).

(3) Opatření k omezení rychlosti provozu se přijímají na základě rozhodnutí vlastníka nebo správního orgánu spravujícího pozemní komunikaci při existenci předepsaných nápravných opatření jako výsledek postupů provedených v souladu s nařízením o postupech pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Sbírka zákonů č. 46/2022) nebo po kontrole na místě a analýze potřeby omezit rychlost provozu vozidel a stanovení konkrétních opatření.

(4) Analýza uvedená v odstavci 3 se provádí:

1. na základě údajů:

(a) z TOMP a Plánu udržitelné městské mobility (SUMP);

(b) o dopravních nehodách, ke kterým došlo;

(c) o překročení rychlosti;

(d) o složení a intenzitě silničního provozu;

(e) na intenzitu pěší a cyklistické dopravy;

(f) o geometrických prvcích.

2. s přihlédnutím k následujícím skutečnostem:

- (a) umístění škol, jeslí a školek, dětských hřišť a sportovišť, zdravotnických a kulturních zařízení, velkých maloobchodních zařízení a dalších zařízení hromadné dopravy;
 - (b) umístění chodníků pro pěší, které využívají převážně děti a/nebo osoby se zdravotním postižením (zrakovým, sluchovým nebo pohybovým);
 - (c) vjezdy a výjezdy z určených a signalizovaných obytných zón, parkovišť, garáží atd.;
 - (d) úseky s koncentrací dopravních nehod způsobených řidiči, kteří překračují nebo nedodržují podmínky silničního provozu;
 - (e) prvky městského prostředí a faktory v okolí silnice, které ovlivňují viditelnost (stromy, sloupy, ploty atd.) v místech křížení různých proudů vozidel.
- (5) Použitelnost různých typů omezovačů rychlosti a opatření pro uklidnění provozu se určí třídou ulice nebo konstrukční rychlostí vozovky, jak je stanoveno v Příloha č. 2.

Kapitola druhá

TECHNICKÉ POŽADAVKY A TYPY ZAŘÍZENÍ PRO OMEZOVÁNÍ RYCHLOSTI A ZAŘÍZENÍ PRO ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY.

Oddíl I

Obecné technické požadavky.

Článek 4. Při projektování, stavbě nebo montáži zařízení omezujících rychlost stavební výrobky, jejichž vlastnosti ve vztahu k jejich základním charakteristikám zajišťují splnění požadavků na stavby podle § 169 odst. 1 ZVZ a odpovídají technickým specifikacím ve smyslu předpisu uvedeného v § 9 odst. 2 bodu 5 zákona o technických požadavcích na výrobky podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 305/2011 ze dne 9. března 2011, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh a kterým se zrušuje směrnice Rady 89/106/EHS (Úř. věst. L 88/5, 4.4.2011) se předpokládá, stejně jako požadavky podle článků 9, 10 a 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/515 ze dne 19. března 2019 o vzájemném uznávání zboží uvedeného v souladu s právními předpisy na trh v jiném členském státě a o zrušení nařízení (ES) č. 764/2008 (Úř. věst. L 91/1, 29.3.2019).

Článek 5. Zařízení omezující rychlost a kombinovaná opatření ke zklidnění provozu musí být přizpůsobena městskému prostředí (výběr vhodných prostředků, umístění, výběr materiálů atd.).

Článek 6. Geometrické a konstrukční řešení zařízení pro omezení rychlosti musí být v souladu s požadavky nařízení uvedeného v čl. 75 odst. 4 SPA a s požadavky na průjezd a manévrování vozidel PVOD, Generálního ředitelství pro požární bezpečnost a ochranu obyvatelstva (DG FSPP) a dalších specializovaných služeb (svoz odpadu, úklid ulic, odklizení sněhu).

Článek 7. (1) V případě rekonstrukce a rozsáhlé obnovy musí být zařízení pro omezení rychlosti a kombinovaná opatření pro zklidnění dopravy realizována s použitím trvanlivých stavebních výrobků – asfaltobetonu, betonu a/nebo dlažby.

(2) Vypouklé umělé nerovnosti, ostrůvky a místní zúžení vozovky provedené pomocí tvarovek musí být trvale připevněny k povrchu vozovky.

(3) Bez ohledu na metodu, kterou jsou konvexní umělé nerovnosti realizovány, musí být dodrženy geometrické parametry definované v oddíle II.

Oddíl II

Umělé nerovnosti

Článek 8. (1) Umělý práh je změna úrovně povrchu v určitém místě vozovky.

(2) V závislosti na jeho poloze vůči úrovni povrchu je umělá nerovnost:

1. konvexní - převýšení úrovně chodníku v určitém místě tvořené rampami, které mohou být umístěny:

(a) příčně na vozovce;

(b) podélně napříč vozovkou;

2. konkávní - snížení úrovně chodníku v určitém místě umístěném podélně na konci vozovky;

3. automatizovaný - konvexní nebo konkávní nerovnost umístěná příčně na vozovce, která je zvedána nebo snižována automatizovanými systémy v závislosti na rychlosti vozidla.

(3) Automatizovaná umělá nerovnost v závislosti na rychlosti průjezdu silničního vozidla musí mít tyto funkce:

1. při průjezdu v rámci přípustné rychlosti jízdy musí být na úrovni vozovky;

2. při překročení maximální přípustné rychlosti provozu v závislosti na typu musí být zvýšena z 50 mm na 100 mm nebo snížena. odesílatel 30 až 80 mm vzhledem k úrovni vozovky.

Článek 9. Umělé nerovnosti lze využít v kombinaci s ochrannými ohradami pro chodce k lepší organizaci pěšího provozu a zvýšení jeho bezpečnosti.

Článek 10. (1) Vypouklé umělé nerovnosti umístěné příčně k vozovce se budují nebo montují na úsecích silnice/ulice s podélným sklonem do 5 %.

(2) Na silnicích/ulicích s podélným sklonem 5 až 10 % je povolena výstavba vypouklé umělé nerovnosti, pokud je prokázáno, že nelze použít jiná opatření omezující rychlost. V takových případech je povoleno zkosení na spodní straně až do 20 % v souladu s přílohou č. 3.

Článek 11. Konvexní umělá nerovnost může být:

1. hrbol;

2. silniční deska;

3. silniční polštář;

4. vyvýšený přechod.

Článek 12. (1) Hrbol je vyčnívající umělá nerovnost umístěná příčně k ose vozovky.

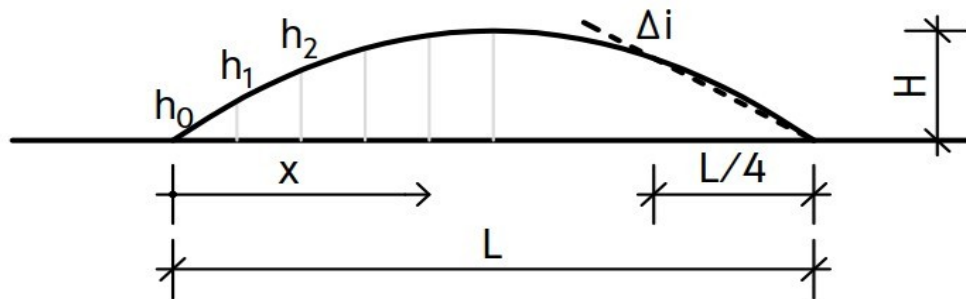
(2) Úsek hrbolu rovnoběžný s osou vozovky je parabolický (obrázek 1) a je popsán následující rovnicí:

$$h(x) = 4Hx(L-x) / L^2,$$

kde:

V - výška hrbolu v jeho nejvyšším bodě

D - délka hrbolu



Obrázek 1. Parabolická část hrbolu

(3) Výška hrbolu (V) v uličních úsecích musí být v rozmezí 50 až 100 mm, v obytných zónách 100 až 120 mm. Jeho délka (D) se pohybuje mezi 3 a 5 m.

(4) Střední sklon hrbové rampy (Δi) se měří mezi přímkou procházející body označujícími začátek a čtvrtinu hrbolu ($D/4$) a její základnou. Průměrný sklon rampy musí být v rozmezí 5 až 10 %.

(5) Geometrické parametry hrbu se provedou podle kritérií uvedených v tabulce 1 nebo podle profilů hrbů uvedených v příloze 4, určených podle cílové rychlosti jízdy.

	Pouliční úseky s rychlostním limitem do 40 km/h	Pouliční úseky s rychlostním limitem do 30 km/h	Obytné oblasti s rychlostním limitem do 20 km/h
gradient, Δi [%]	5 – 8	6 – 9	8 – 10
výška V [mm]	50 – 80	60 – 100	100 – 120

Tabulka 1 Geometrické parametry hrbu v závislosti na cílové rychlosti jízdy

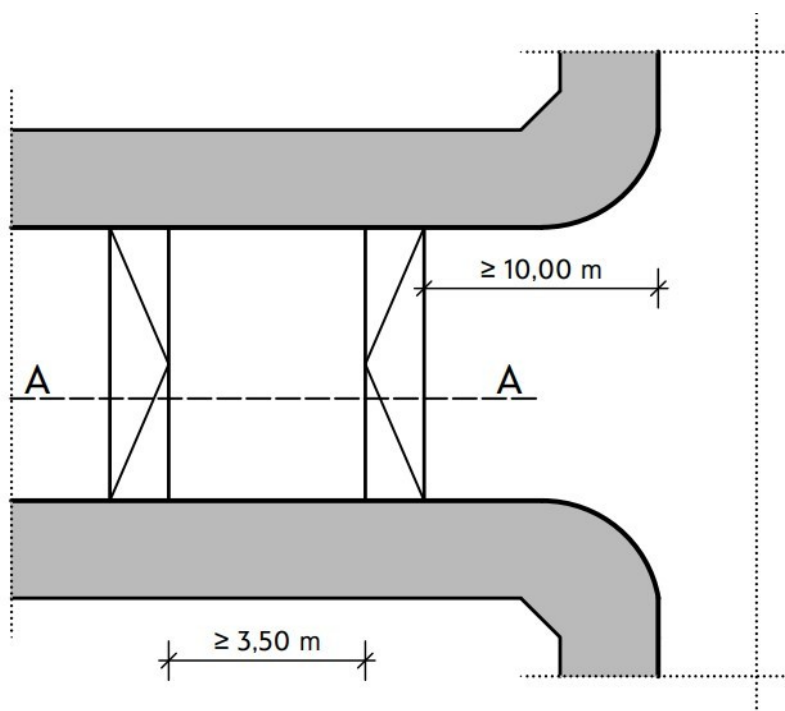
(6) Vzdálenost hrbolu od obrubníku nebo okraje vozovky musí být 0,70 m, pokud není vybudována cyklistická infrastruktura v souladu s oddílem B - B přílohy 4. Hrbol nesmí být umístěn na vybudované cyklistické infrastruktuře.

(7) Zkosení hrbu směrem k hranici vozovky musí být provedeno ve sklonu 15 - 25-%.

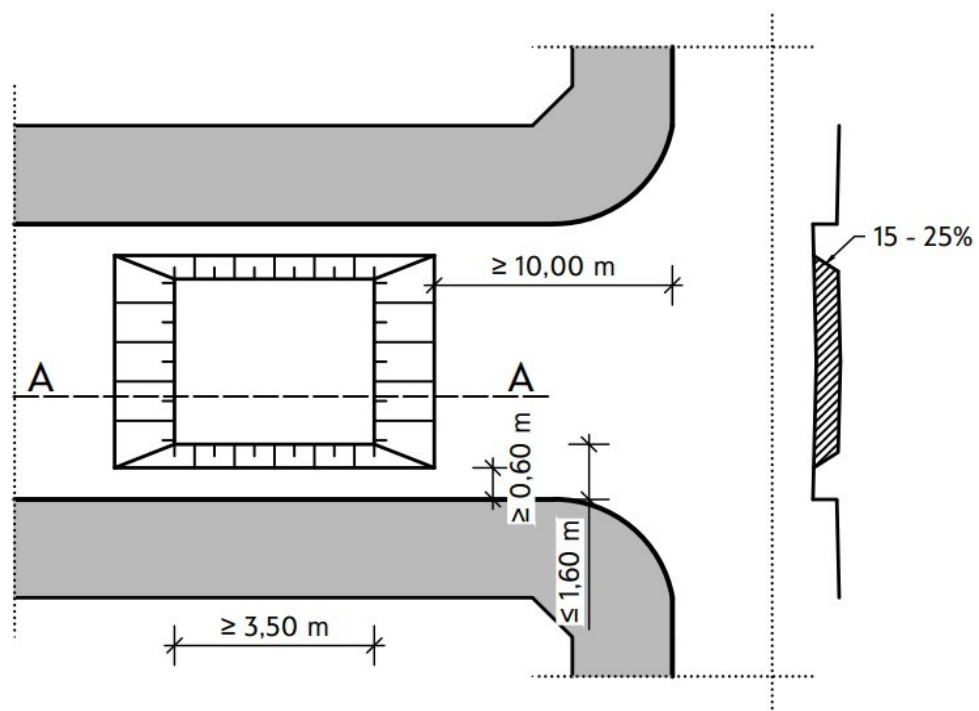
Článek 13. (1) Silniční deska je vypouklá umělá nerovnost s lichoběžníkovým průřezem, rovnoběžná s osou vozovky, která se rozprostírá po celé šířce vozovky (obrázek 2a).

(2) Silniční polštář je vypouklá umělá nerovnost lichoběžníkového průřezu, rovnoběžná a příčná s osou vozovky, která pokrývá část šířky vozovky (obrázek 2b).

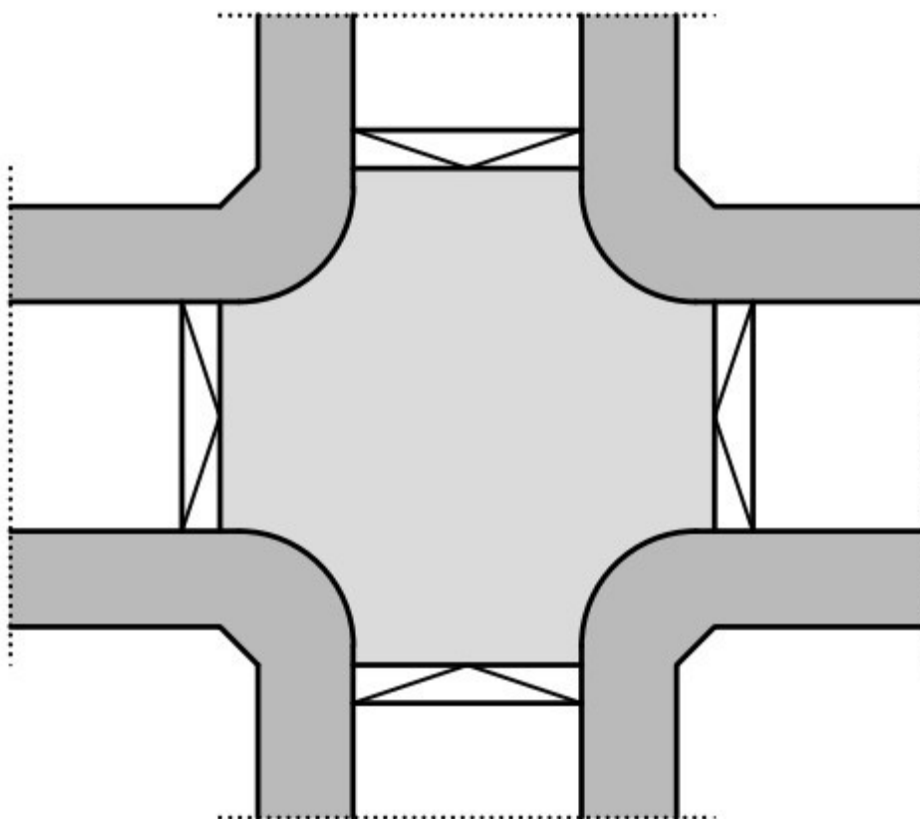
(3) Vyvýšený přechod je vypouklá umělá nerovnost lichoběžníkového průřezu, rovnoběžná a příčná s osami křižujících se vozovek, která pokrývá celou plochu vozovek v místě křížení ulic (obrázek 2c).



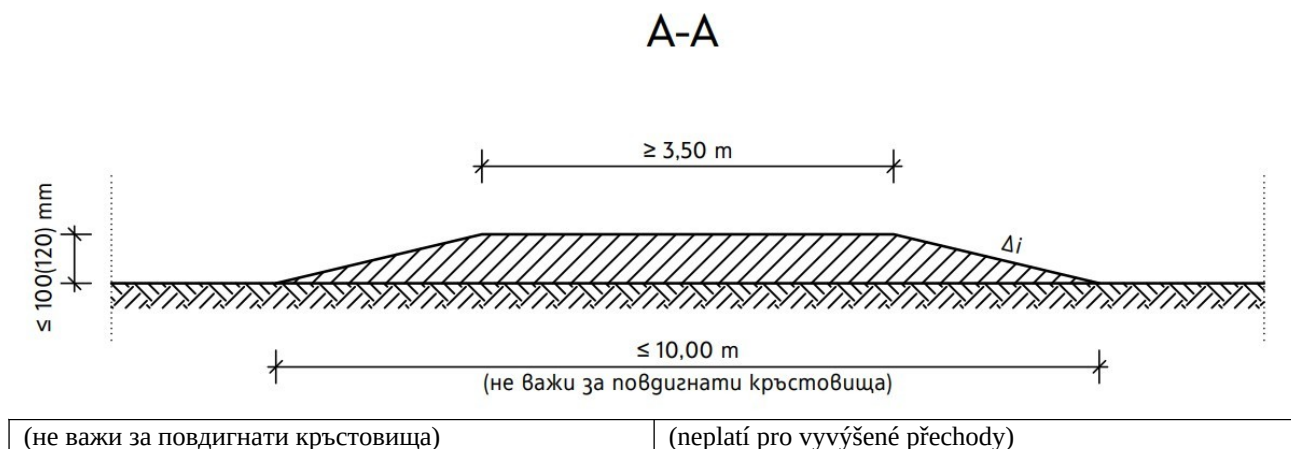
(a) Plán silniční desky



(b) Plán a průřez silničního polštáře



(c) Schéma vyvýšeného přechodu



(d) Podélný řez silniční deskou, silničním polštářem a vyvýšeným přechodem

Obrázek 2. Schémata silniční desky, silničního polštáře a vyvýšeného přechodu

(4) Sklon rampy a výška umělých nerovností podle odstavců 1, 2 a 3 se provádí v souladu s tabulkami 2 a 3.

	Pouliční úseky s rychlostním limitem do 40 km/h	Pouliční úseky s rychlostním limitem do 30 km/h	Obytné oblasti s rychlostním limitem do 20 km/h
gradient, Δi [%]	5 – 9	9 – 12	12 – 15
výška V [mm]	50 – 80	60 – 100	60 – 100 (120)

Tabulka 2 Geometrické parametry silničních tabulí/vyvýšených přechodů v závislosti na oblasti použití

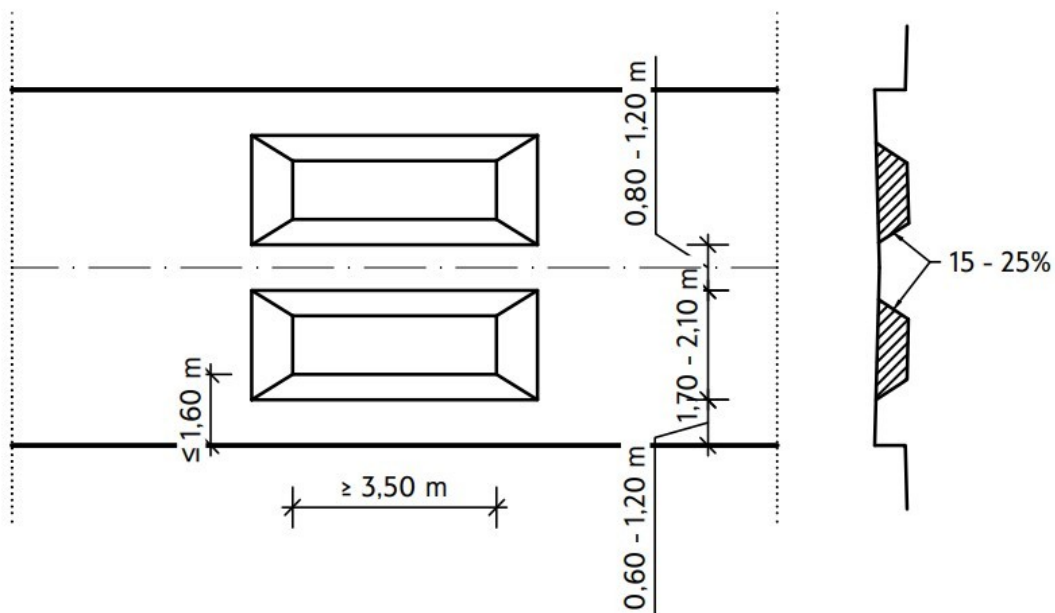
(5) Výška V silničních desek musí být 50 až 100 mm. Výjimečně je povolena výška 120 mm, pokud jsou silniční tabule provedeny jako zvýšený chodník pro pěší, aby byla zajištěna přístupnost chodníku.

(6) Výška V silničních polštářů musí být v rozmezí 50 až 80 mm. V případě použití silničních polštářů na trase SPPTS nebo v úseku využívaném vozidly GŘ FSPP a dalších specializovaných služeb (svoz odpadu, čištění ulic, odklizení sněhu) musí být šířka jednotlivých silničních polštářů v příslušných jízdních pruzích v rozmezí 1,70 až 2,10 m v závislosti na rozchodu vozidel. Jejich uspořádání musí odpovídat obrázku 3. Vzdálenost silničního polštáře od obrubníku nebo okraje vozovky musí být 0,80 až 1,20 m.

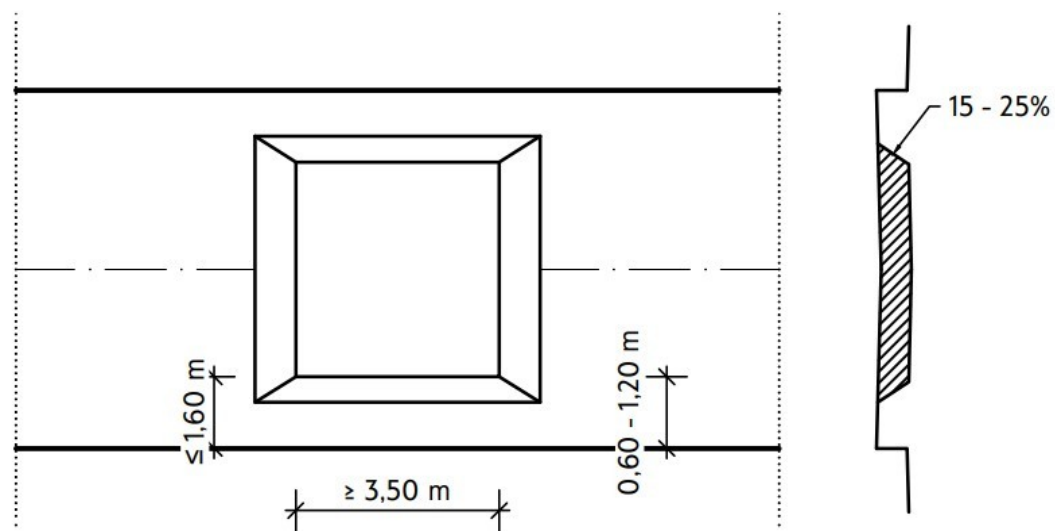
(7) Zkosení silničních polštářů po jejich stranách musí být rovnoběžné s osou vozovky a musí být provedeno ve sklonu 15 až 25 % (obrázek 3).

	Při rychlostním limitu do 30 km/h	Při rychlostním limitu do 20 km/h
gradient, Δi [%]	5 – 9	9 – 12
výška V [mm]	50 – 80	60 – 80

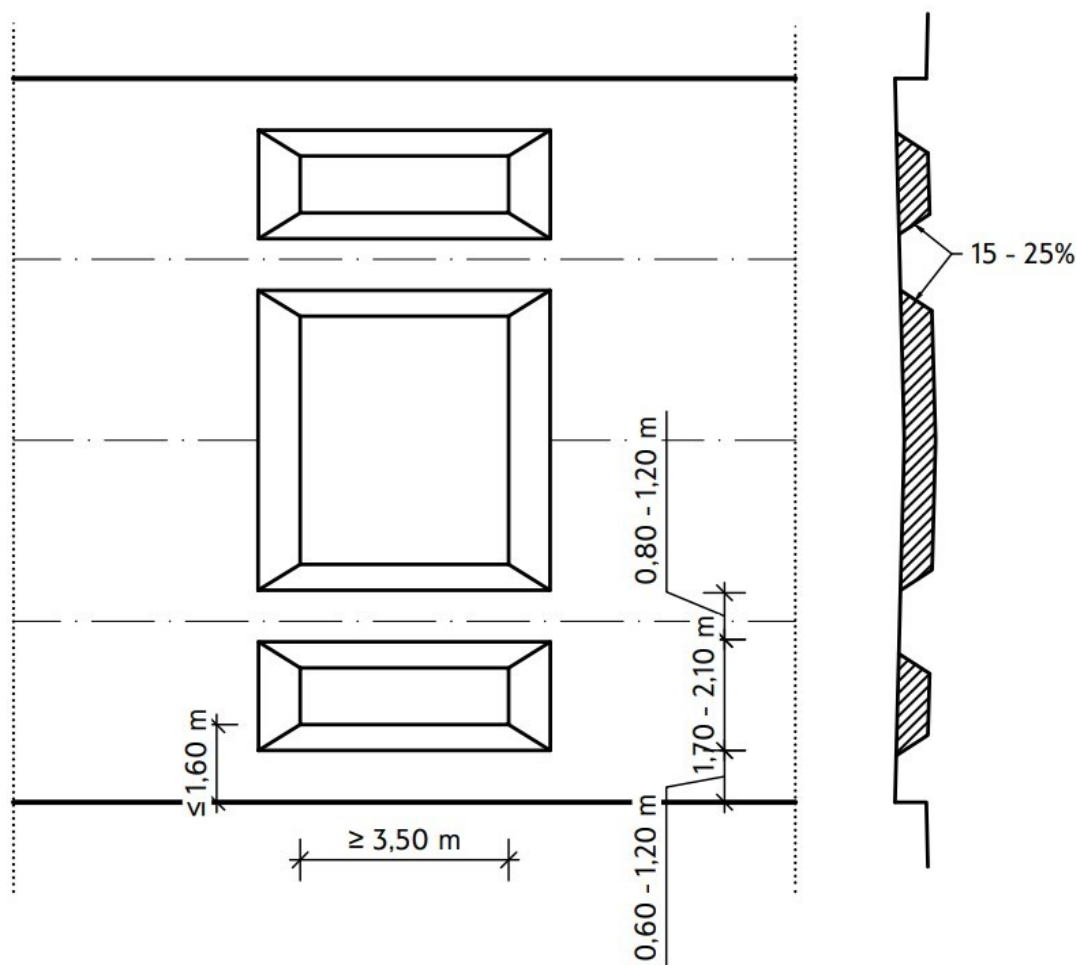
Tabulka 3 Geometrické parametry silničních polštářů v závislosti na oblasti použití



(a) samostatné polštáře na dvouproudové vozovce



(b) celý polštář na dvouproudové vozovce



(c) samostatné polštáře na vícepruhové vozovce

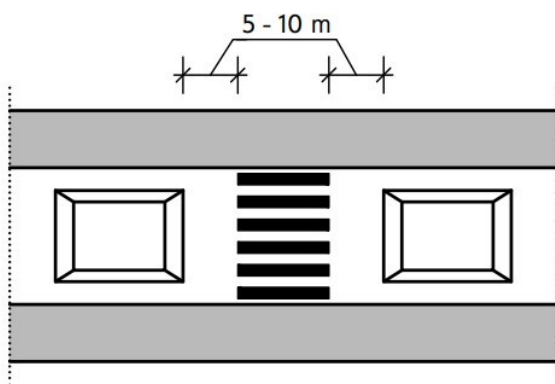
Obrázek 3. Diagramy silničních polštářů

(8) Pokud je jako zvýšený přechod pro chodce použita silniční deska, musí být její horní povrch proveden 20 až 30 mm pod úrovní horní hrany obrubníku a boční chodník musí být zkosen tak, aby dosahoval k hornímu povrchu silniční desky.

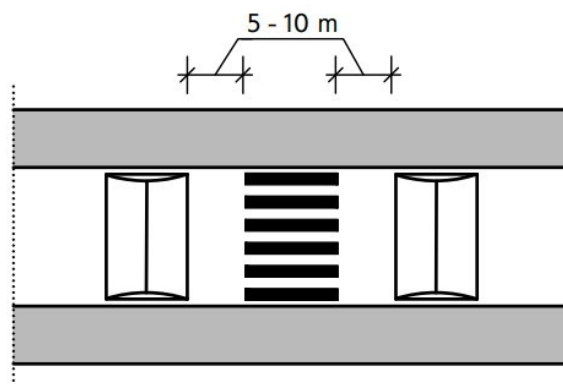
Článek 14. Vyvýšený přechod musí být proveden v souladu s následujícími geometrickými požadavky:

1. Výška zvýšeného chodníku musí být v rozmezí 80 až 120 mm nad úrovní uliční dlažby;
2. Přechod z bočního chodníku na zvýšený chodník přechodu musí být v souladu s požadavky nařízení o přístupném prostředí podle čl. 53 odst. 3 zákona o osobách se zdravotním postižením ve spojení s čl. 112 odst. 4 a čl. 169 odst. 1 bod 4 a čl. 169 odst. 4 SPA;
3. sklon rampy Δi musí být mezi 9 a 15 %;
4. zvýšený povrch musí pokrývat plochu vozovky určenou pro provoz RV i plochy určené pro přechody pro chodce (obrázek 4d).

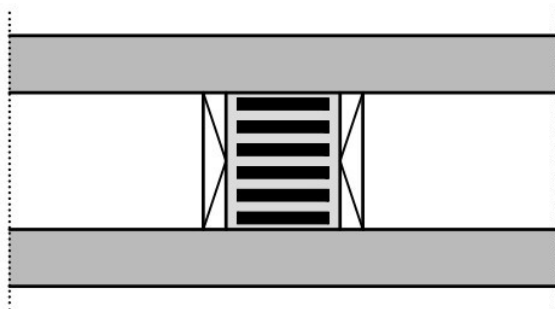
Článek 15. Vypouklé umělé nerovnosti musí být umístěny v místech určených pro přecházení a na křižovatkách, jak je znázorněno na obrázku 4:



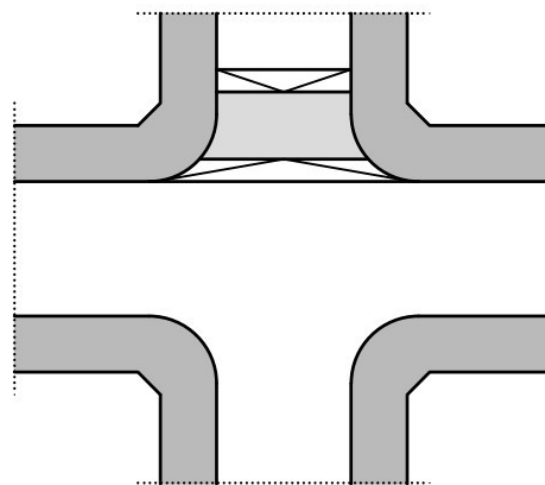
(a) umístění silničních polštářů ve vztahu k chodníku pro chodce



(b) umístění hrbolů vzhledem k chodníku pro pěší



(c) chodník pro pěší zvýšený pomocí silniční desky



(d) zvýšení pokračování chodníků v prostoru křižovatky o silniční desky.

Obrázek 4. Systémy umělých nerovností na přechodech pro chodce a křižovatkách

Článek 16. (1) Umělé nerovnosti umístěné podélně na vozovce představují lokální zvýšení nebo snížení úrovně vozovky o 20 až 50 mm. Musí být zhotoveny z dlažby s hrubší strukturou než hlavní část vozovky. Jedná se o následující typy:

1. konvexní, umístěný v ose vozovky;
2. konkávní, umístěný na obou koncích vozovky;
3. jejich kombinace.

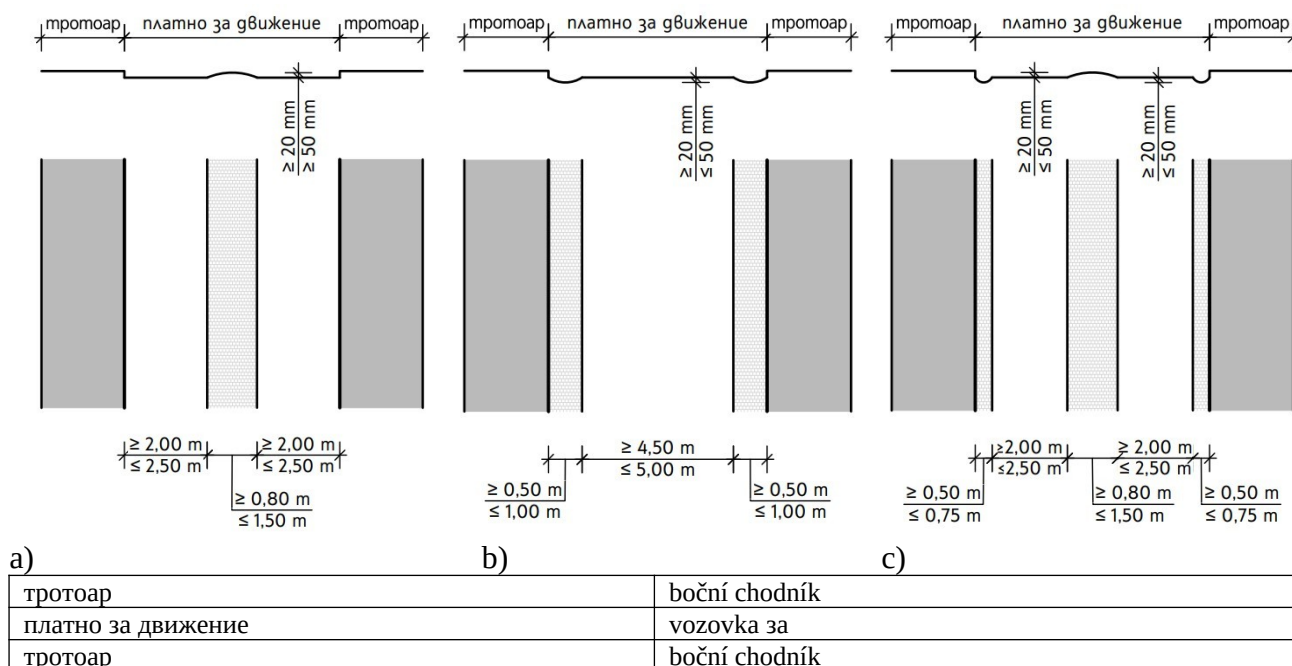
(2) Šířka vypouklého umělé nerovnosti podle odst. 1 bodu 1 musí být v rozmezí 0,80 až 1,50 m s pruhem vozovky širokým 2,00 až 2,50 m po obou stranách, jak je znázorněno na obrázcích 5a a 5c.

(3) Šířka konkávní umělé nerovnosti uvedené v odst. 1 bodě 2 musí být 0,50 až 1,00 m. Šířka zbývajících částí vozovky musí být 4,50 až 5,00 m, jak je znázorněno na obrázku 5b.

(4) Konkávní umělé nerovnosti umístěné na obou koncích vozovky se použijí pouze na jednosměrné vozovce.

(5) Umělé hrboly uvedené v odstavci 1 musí být konstruovány nebo instalovány tak, aby nebránily odvodnění vozovky. V případě potřeby se navrhnu a zhotoví další prvky pro zajištění řádného odvodnění.

(6) V úsecích, kde jsou v provozu RLRA, není přípustné umístit umělou nerovnost uvedenou v odstavci 1.



Obrázek 5. Diagramy umělých nerovností umístěných podélně na ose silnice/ulice

Článek 17. (1) Na ulicích, které jsou součástí tras RLRA nebo úseků využívaných vozidly Generálního ředitelství pro požární bezpečnost a ochranu obyvatelstva (DG FSPP) a dalších specializovaných služeb (svoz odpadu, čištění ulic, odklizení sněhu), je přípustná pouze výstavba silničních polštářů.

(2) Vypouklé umělé nerovnosti se na vozovce zhotovují nebo instalují v souladu s požadavky nařízení uvedeného v čl. 14 odst. 2.

Článek 18. Umělé konvexní nerovnosti musí být umístěny:

1. ve vzdálenosti nejméně 25 m před jakoukoli silniční stavbou nad vozovkou nebo před jakoukoli její částí umístěnou ve výšce menší než 5,50 m od povrchu vozovky;
2. ve vzdálenosti nejméně 25 m před jakoukoli částí objektu, přes který silnice vede, nebo objektu umístěného pod silnicí;
3. ve vzdálenosti nejméně 20 m od železničního přejezdu nebo trati.

Článek 19. (1) Vypouklé umělé nerovnosti musí být viditelné za různých meteorologických podmínek ve dne i v noci.

(2) Úsek vozovky, na kterém se nacházejí vypouklé umělé nerovnosti, musí být osvětlen v souladu s normou BDS EN 13201-2 „Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky“.

(3) Osvětlení vypouklých umělých nerovností, které jsou zároveň chodníky pro pěší, se provádí v souladu s nařízením o dopravním značení s dopravním značením podle čl. 14 odst. 1 RTA.

Článek 20. Signalizace vypouklých umělých nerovností dopravním značením se provádí v souladu s ustanoveními předpisu o dopravní signalizaci dopravním značením podle čl. 14 odst. 1 RTA.

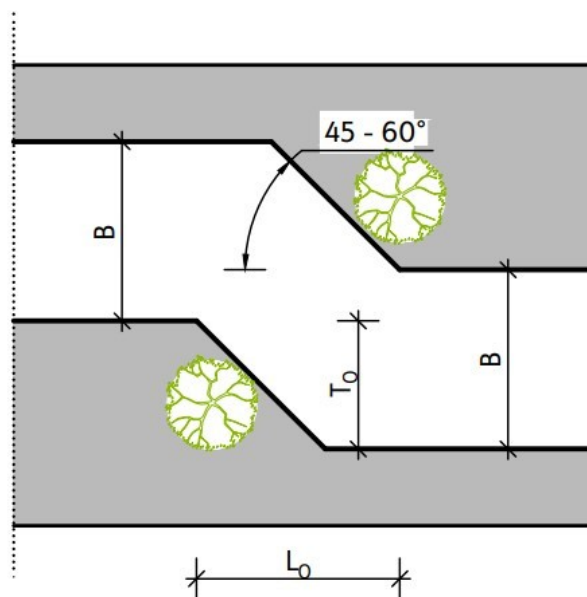
Článek 21. Vypouklé umělé nerovnosti musí být označeny dopravními značkami v souladu s ustanoveními nařízení o označování pozemních komunikací dopravními značkami podle čl. 14 odst. 1 RTA.

Situační změny na vozovce

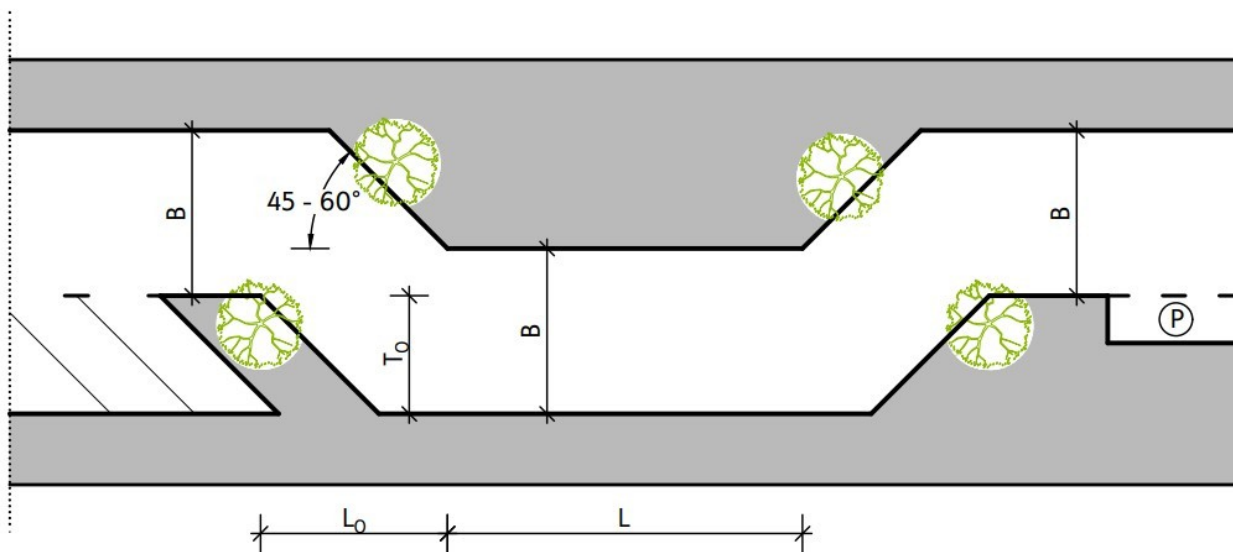
Článek 22. Situační změny na vozovce ovlivňující trajektorii pohybu vozidel jsou:

1. vodorovné posuny, včetně šikan na ose vozovky nebo jednotlivých jízdních pruhů;
2. úprava geometrie na křižovatkách;
3. zmenšení poloměrů obrubníků;
4. nahrazení stávajících křižovatek kruhovými objezdy.

Článek 23. (1) Šikana je účelové uspořádání dvou nebo více po sobě jdoucích vodorovných odklonů osy vozovky ve směru příčném ke směru jízdy, pokud to terén nevyžaduje (obrázek 6).



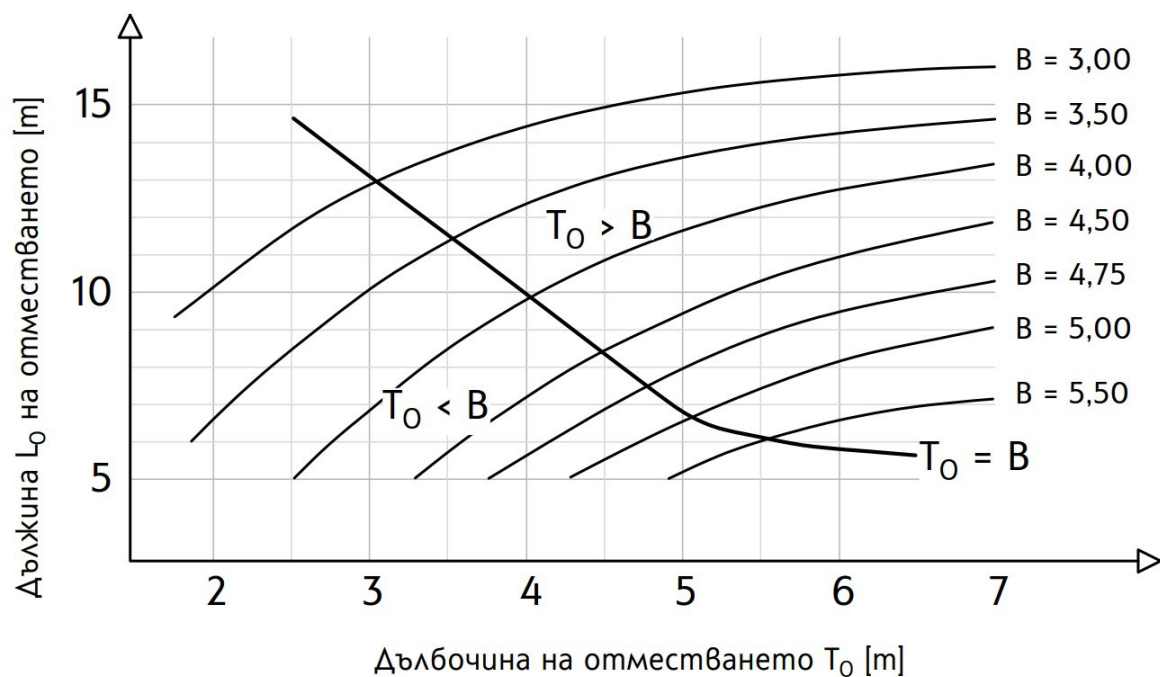
(a) horizontální posun



(b) šikana

Obrázek 6. Diagramy horizontálních posunů

(2) Šířka vozovky nebo jízdního pruhu (B) v oblasti vodorovných odstupů se určí podle obrázku 7.



Obrázek 7. Graf pro záznam šířky vozovky B

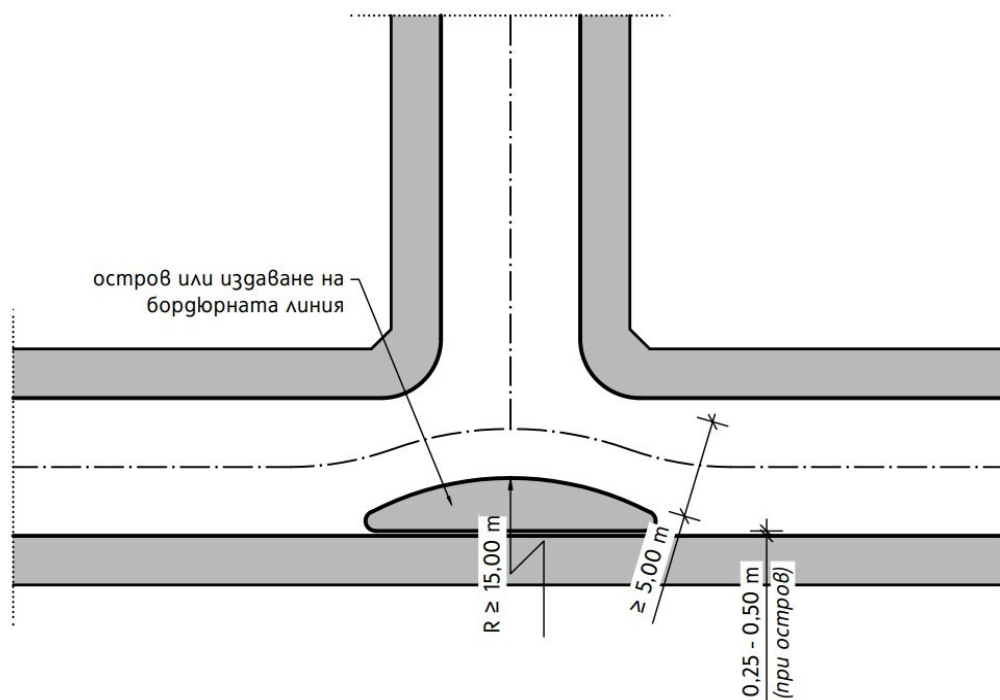
Дълбочина на отместването	Hloubka posunu
Дължина L_0 на отместването [m]	Délka L_0 z posunu [t]

(3) Pro omezení rychlosti na $40 \div 50$ km/h se použijí vodorovné odsazení s hloubkou T_0 menší, než je šířka vozovky ($T_0 < B$). Pokud má být rychlost jízdy omezena pod 40 km/h, musí být hloubka odsazení větší než šířka vozovky ($T_0 > B$).

(4) Vzdálenost mezi dvěma po sobě jdoucími vodorovnými odstupy D musí být 10 až 30 m v ulicích sekundární uliční sítě a 30 až 50 m v ulicích primární uliční sítě.

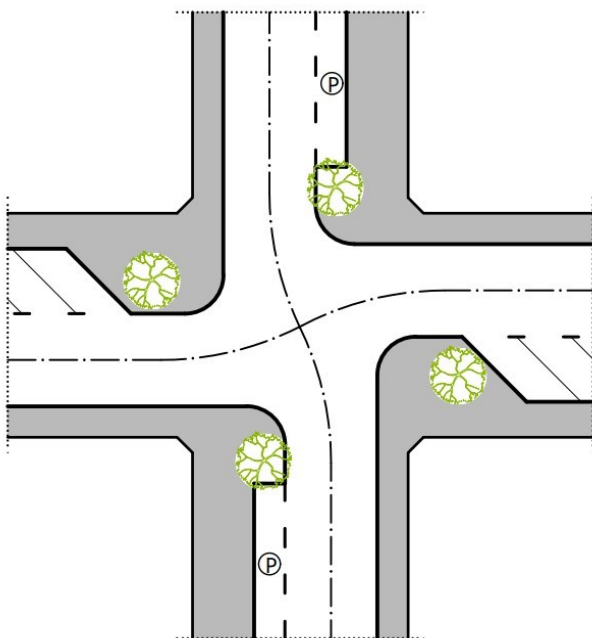
(5) Vodorovné posuny lze provádět na stávajícím úseku a s dopravním značením a příslušnými technickými prostředky nebo městskými zařízeními v souladu s přílohou 5.

Článek 24. Geometrická úprava křižovatky je záměrné narušení os vozovek/dopravních pruhů v prostoru křižovatky posunutím obrubníků a středových čar, reorganizací parkování před a za křižovatkou podle obrázků 8 a 9.

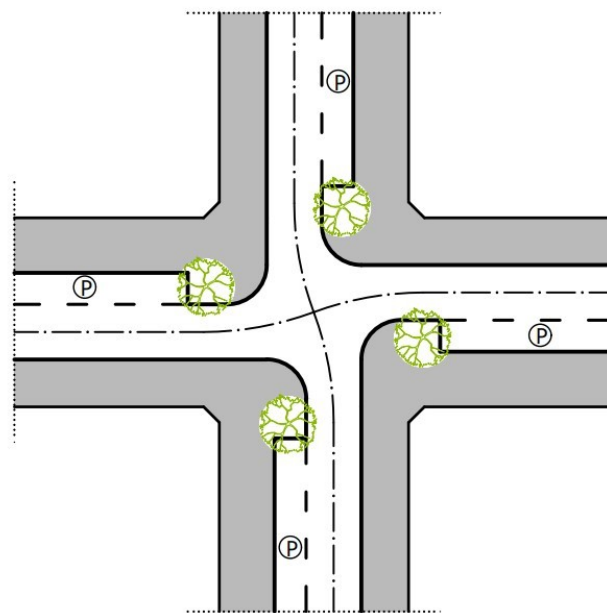


Obrázek 8. Diagram pro úpravu geometrie třisměrné křižovatky na ulici s vedlejší sítí

остров или издаване на бордюрната линия	ostrůvek nebo výstupek obrubníku
(при остров)	(v případě ostrůvku)



(a) pro ulice s rozchodem větším než 12 m a obousměrným provozem



(b) pro ulice s rozchodem menším nebo rovným 12 m a jednosměrným provozem

Obrázek 9. Diagramy úprav geometrie křižovatek

Článek 25. V křižovatkách se zmenšují poloměry obručníků, aby se omezila rychlost dopravy v pravotočivé zatáčce a zkrátila vzdálenost pro přecházení chodců.

Článek 26. Kruhové objezdy se navrhují a realizují v souladu s požadavky nařízení uvedeného v čl. 75 odst. 4 SPA v městských oblastech a mimo jejich hranice v souladu s nařízením uvedeným v § 36 silničního zákona.

Článek 27. Situační změny na vozovce, které ovlivňují vnímání řidičů, jsou:

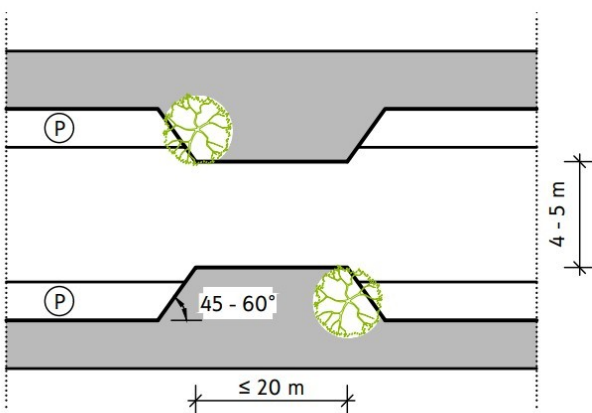
1. místní zúžení mezi křižovatkami;
2. ostrůvky na vozovce;
3. boční chodníky.

Článek 28. (1) Lokální zúžení mohou být jednostranná a oboustranná (obrázek 10).

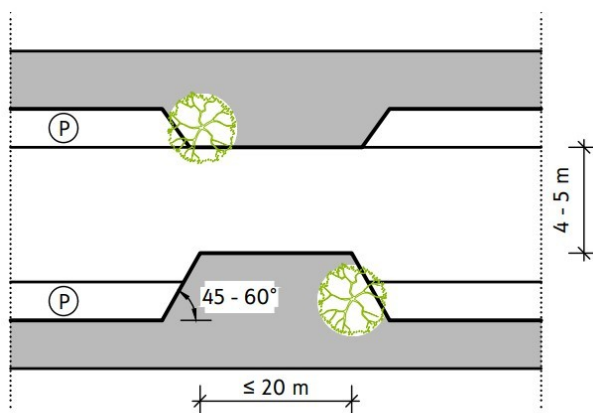
(2) Délka zúžení musí být 5 až 10 m. Na některých místech je povoleno delší zúžení, které však nesmí přesáhnout 20 m.

(3) Šířka vozovky se dvěma aktivními jízdními pruhy v oblasti zúžení musí být 4 až 5 m.

(4) V případech, kdy se zavedením místního zúžení nedosáhne požadovaného omezujícího účinku a/nebo je třeba zlepšit podmínky pro přecházení chodců, provede se místní zúžení v kombinaci se silniční tabulí (příloha č. 1).



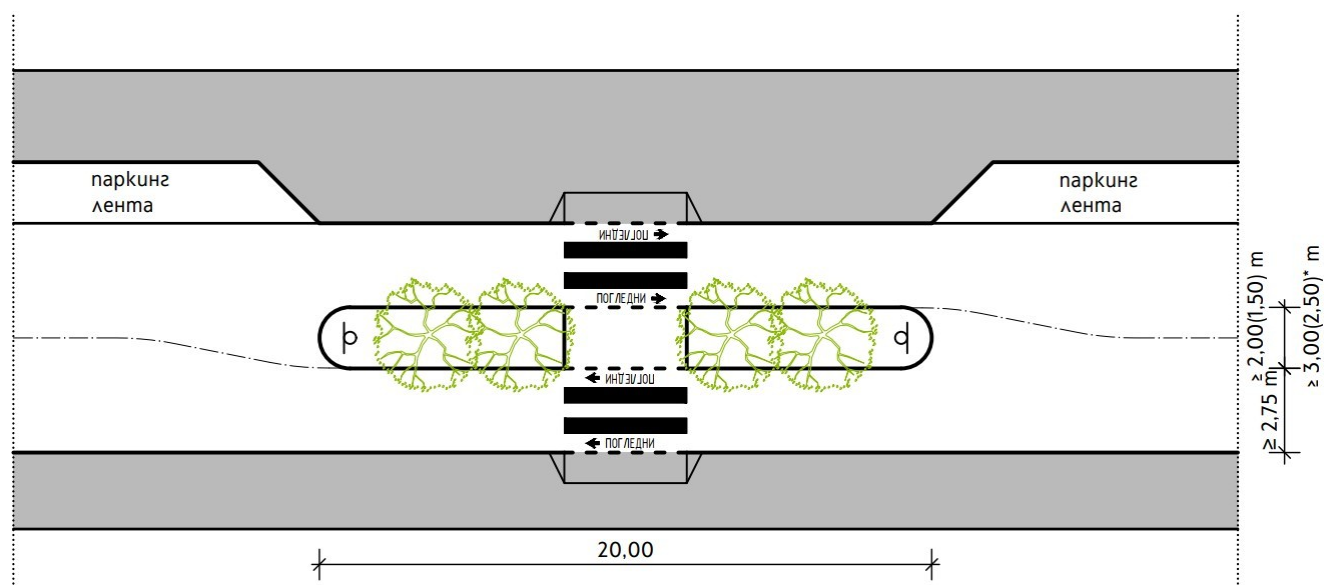
(a) jednostranné lokální zúžení



(b) oboustranné lokální zúžení

Obrázek 10. Diagramy místních zúžení

Článek 29. (1) Středové ostrůvky jako zařízení omezující rychlost v oblastech chodníků pro pěší musí být provedeny podle obrázku 11.



*при озеленяване с висока растителност

паркинг лента	parkovací pruh
*при озеленяване с висока растителност	* v případě terénních úprav s vysokou vegetací

Obrázek 11. Diagram středového ostrůvku pro přecházení chodců

(2) Minimální šířka středového ostrůvku musí být 2,00 m. V případě prostorových omezení může být šířka snížena na 1,50 m. Pokud je součástí středového ostrůvku plocha vysoké vegetace, musí být minimální šířka 3,00 m a může být snížena na 2,50 m, pokud existují prostorová omezení.

(3) Minimální šířka jízdních pruhů v oblasti středového ostrůvku je 2,75 m. Pokud se středový ostrůvek nachází ve vodorovné zatáčce o poloměru menším než 100 m, minimální šířka jízdních pruhů je 3 m.

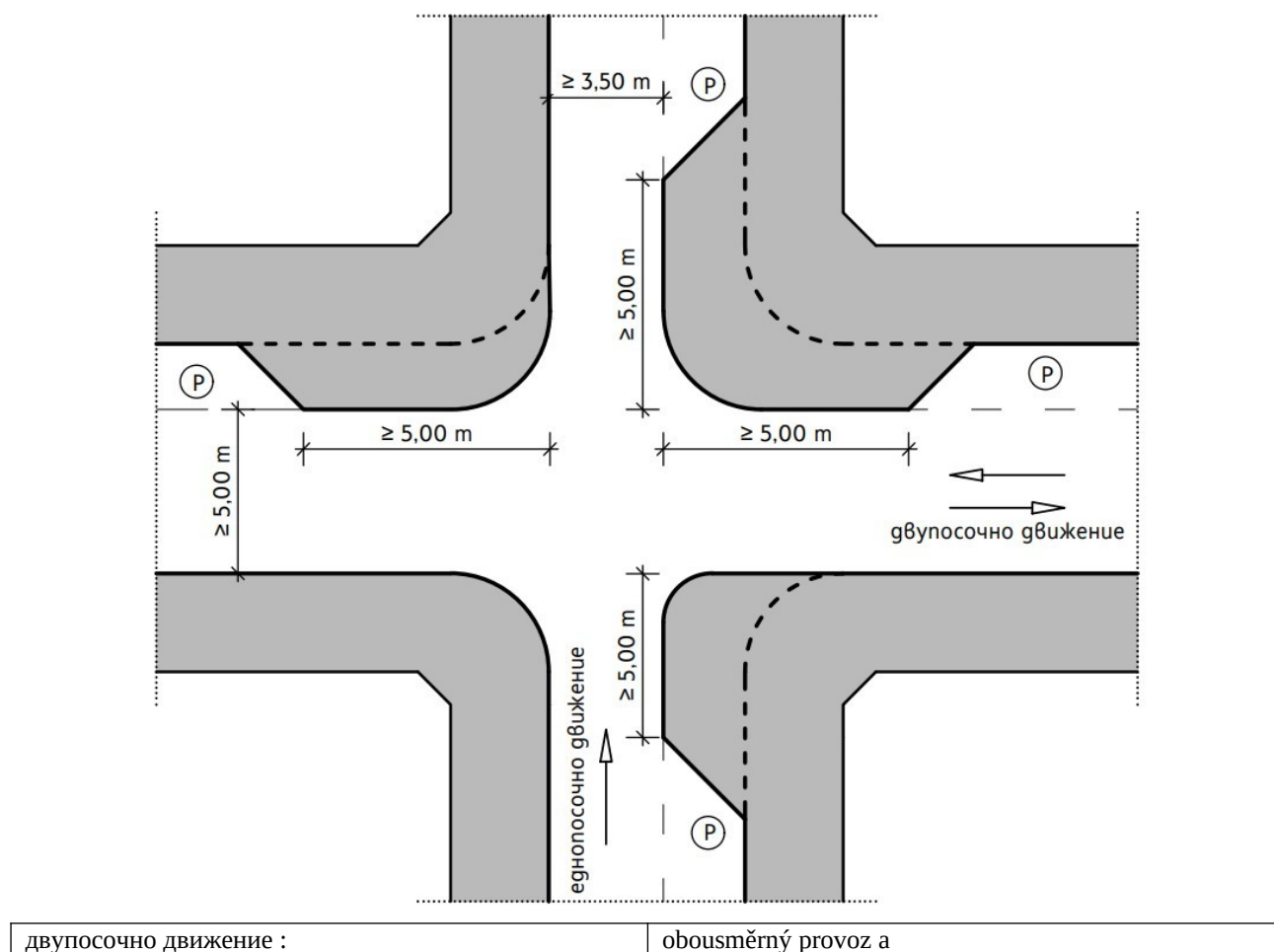
(4) Dlažba v oblasti ostrůvků určených pro chodce může mít jinou barvu a/nebo strukturu.

(5) Tam, kde výstavba středového ostrůvku nedosahuje požadovaného omezujícího účinku a/nebo je třeba zlepšit podmínky pro přecházení chodců, může být ostrůvek proveden v kombinaci s umělými nerovnostmi (příloha č. 1).

Článek 30. (1) Odsazené boční chodníky budou realizovány tak, aby se zkrátily vzdálenosti pro přecházení chodců na křižovatkách, snížila rychlost odbočování a/nebo zlepšila viditelnost pro všechny účastníky silničního provozu. Realizují se na ulicích se širokými jízdními pruhy jejich zúžením v křižovatce nebo na ulicích s povoleným parkováním odebráním šířky parkovacího pruhu (obrázek 12).

(2) Zúžená část vozovky v jednosměrných ulicích musí být nejméně 3,50 m a v obousměrných ulicích 5,00 m.

(3) Délka vyčnívající zóny musí být nejméně 5,00 m od přilehlé obrubníkové čáry křižované ulice, jak je znázorněno na obrázku 12.



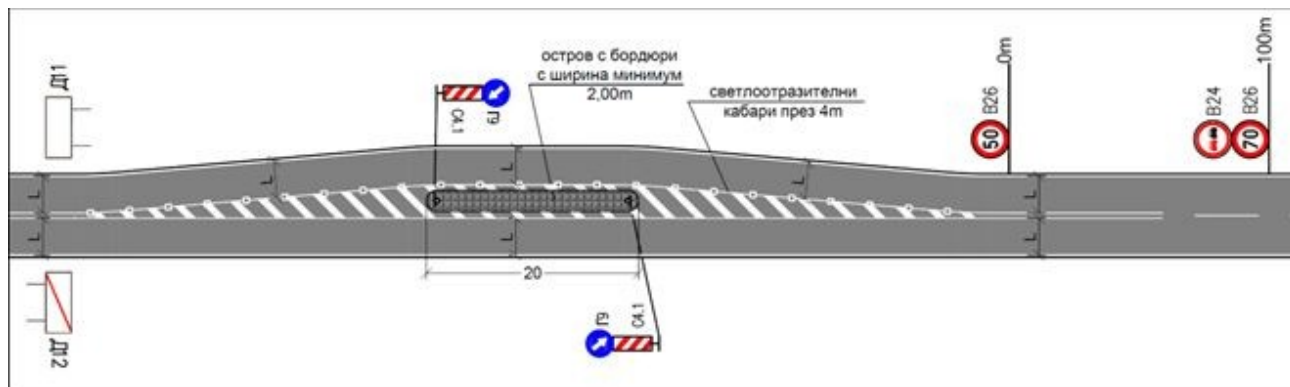
Obrázek 12. Schéma bočních chodníků mimo křižovatku

Oddíl IV

Ostrůvky s omezením rychlosti mimo městské oblasti

Článek 31. Ostrůvky ve vozovce slouží k situačnímu řazení do jízdních pruhů, což vede ke snížení rychlosti. Umísťují se v přechodových zónách, kde má být snížena rychlost dopravy, a to následujícím způsobem:

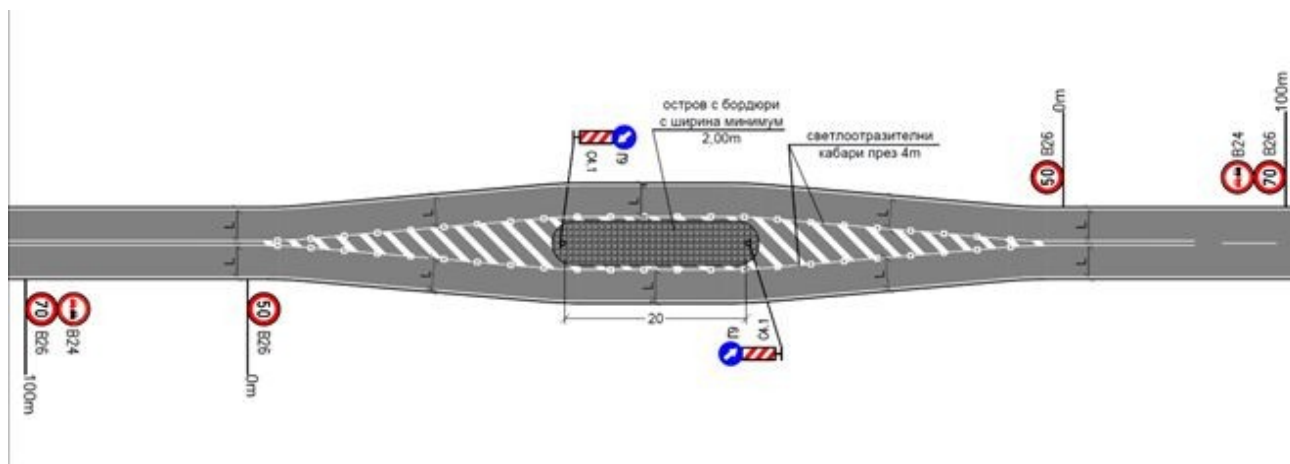
1. šikanový ostrůvek – slouží ke snížení rychlosti provozu v jednom směru.



остров с бордюри с шисма МИНИМУМ	ostrůvek s obrubníky o MINIMÁLNÍ hodnotě
Светлоотрадителни кабари през 4т	retroreflexní silniční hroty přes 4 t

Obrázek 13. Diagram možného řízení dopravy pomocí šikanového ostrůvku při vjezdu do urbanizované oblasti

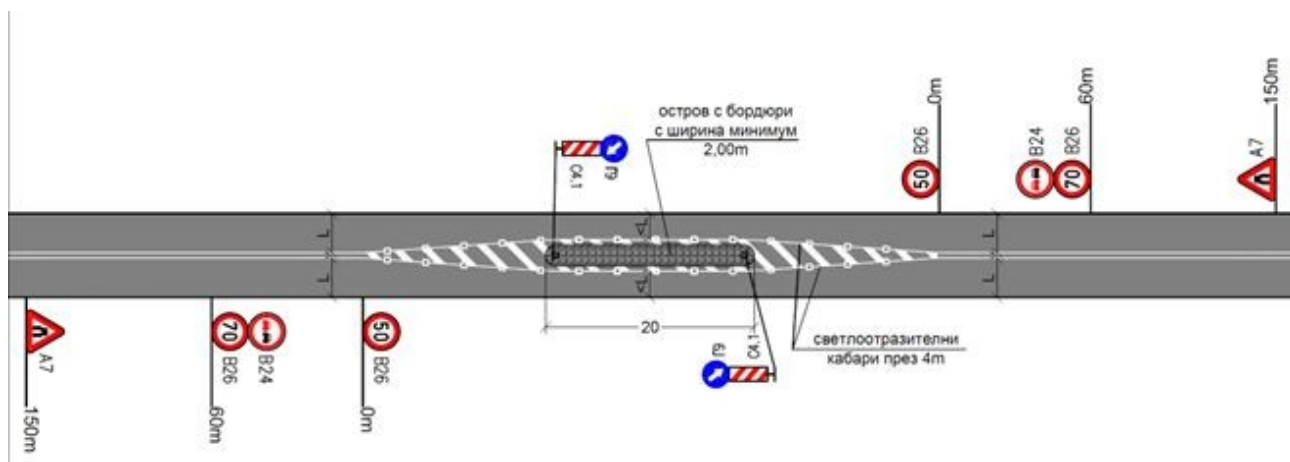
2. oboustranný středový ostrůvek - slouží ke snížení rychlosti jízdy v obou směrech.



остров с бордюри с шисма МИНИМУМ	ostrůvek s obrubníky o MINIMÁLNÍ hodnotě
Светлоотрадителни кабари през 4т	retroreflexní silniční hroty přes 4 t

Obrázek 14. Diagram možného řízení dopravy s oboustranným středovým ostrůvkem

3. středový ostrůvek - slouží ke zmenšení šířky jízdních pruhů, aniž by se změnila celková šířka vozovky.



Obrázek 15. Schéma možného řízení dopravy s centrálním ostrůvkem

остров с бордюри с шисмма МИНИМУМ	ostrůvek s obrubníky o MINIMÁLNÍ hodnotě
Светлоотрадателни кабари през 4т	retroreflexní silniční hroty přes 4 t

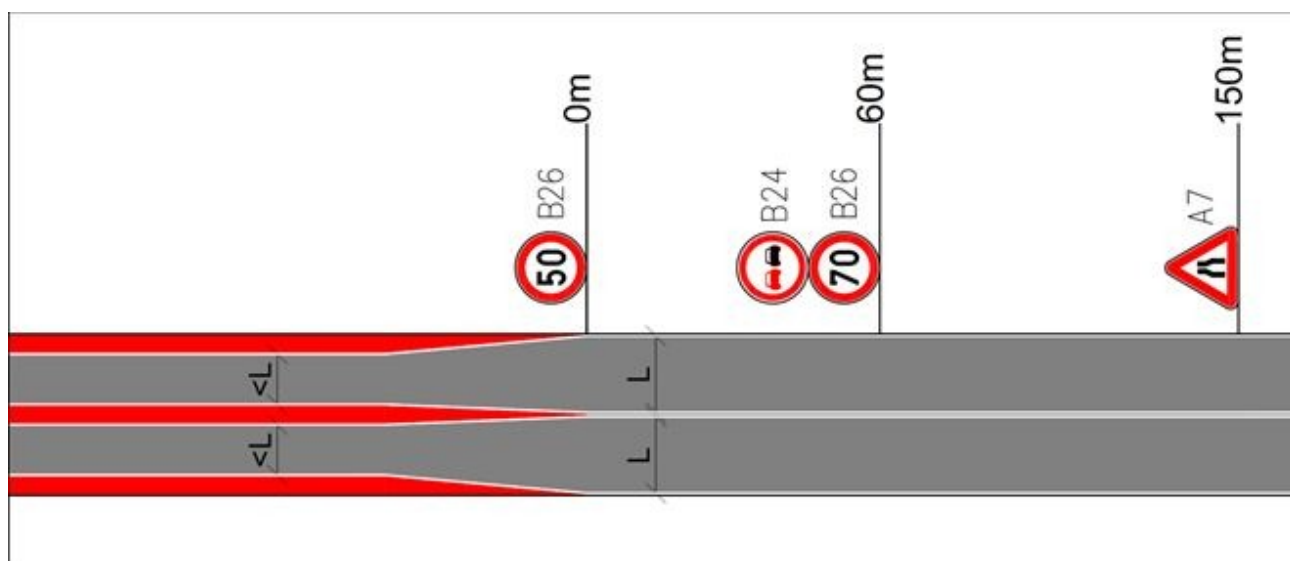
Oddíl V

Dopravní značení sloužící ke zklidnění dopravy

Článek 32. (1) Příčné a podélné dopravní značení lze použít k omezení rychlosti jízdy v souladu s požadavky nařízení o dopravním značení podle čl. 14 odst. 1 RTA a/nebo podélné pruhy barvy a struktury odlišné od barvy a struktury vozovky.

(2) Příčné značení musí být optické a/nebo strukturované.

(3) Podélné značení a/nebo podélné pruhy uvedené v odstavci 1 se provádějí uprostřed a/nebo na obou koncích vozovky.



Obrázek 16. Diagram možného řízení dopravy pomocí podélných pruhů

Kapitola třetí

ZADÁVÁNÍ ZAKÁZEK, NAVRHOVÁNÍ, KOORDINACE, SCHVALOVÁNÍ A PROVÁDĚNÍ UMĚLÝCH HRBOLŮ A JINÝCH ZAŘÍZENÍ OMEZUJÍCÍCH RYCHLOST.

Článek 33. (1) Správní orgán spravující silnici nebo vlastník silnice zadá vypracování projektů na výstavbu nebo instalaci umělých nerovností a jiných zařízení omezujících rychlost na vozovce.

(2) Správní orgán spravující pozemní komunikaci nebo vlastník hlavní pozemní komunikace zadá a provede projekty uvedené v odstavci 1 v rozsahu křižovatek, v nichž se pozemní komunikace různých vlastníků vzájemně kříží nebo rozdělují nebo spojují v jedné úrovni.

(3) Pokud je silnice státní silniční síť v souběhu s ulicí v městské oblasti, zadá se příprava projektu uvedeného v odstavci 1 prostřednictvím zprávy o dohodě mezi Agenturou pro silniční infrastrukturu (RIA) a příslušnou obcí.

Článek 34. (1) Projekty se zadávají a realizují jako koncepční a technický návrh nebo jako samostatný technický návrh.

(2) V městských oblastech mohou být projekty zadávány pro celé území lokality, pro její část - čtvrť, oblast, obytný soubor nebo pro jednotlivou ulici.

(3) Zadání projektů mimo městské oblasti může být součástí investičního projektu na novou výstavbu, obnovu nebo rekonstrukci nebo jako samostatný projekt.

Článek 35. Projekt se vypracovává na základě podrobného zadání pro projektování, k němuž jsou přiloženy nezbytné zdrojové údaje poskytnuté zadavatelem.

Článek 36. Projekt ve fázi „koncepčního návrhu“ musí obsahovat:

1. vysvětlující poznámka;
2. situace;
3. organizace dopravy.

Článek 37. Projekt ve fázi „technického návrhu“ obsahuje: vysvětlivku s přílohami;

1. situace;
2. podélný profil - podle uvážení projektanta;
3. průřezové profily a detaily;
4. plán konstrukční plochy;
5. drenážní plán;
6. organizace dopravy;
7. dočasná organizace a bezpečnost provozu.

Článek 38. Projekty vypracovávají technicky způsobilé osoby s plnou projektovou způsobilostí v následujících částech: „Plánování a projektování dopravy“, „Organizace a bezpečnost dopravy a dočasná organizace a bezpečnost dopravy“ vydané Komorou inženýrů v investičním projektování Bulharské republiky.

Článek 39. Zadavatel uvedený v článku 33 koordinuje projekty s příslušnými orgány v souladu s postupem stanoveným v čl. 3 odst. 3 RTA.

Článek 40. Po realizaci projektu uvedeného v čl. 34 odst. 1 se úsek uvede do provozu postupem stanoveným ve SPA a provoz se obnoví.

Kapitola čtvrtá

ODPOVĚDNOSTI A POVINNOSTI. KONTROLA

Článek 41. Organizace a financování činností souvisejících s výstavbou a instalací umělých nerovností a jiných omezovače rychlosti jsou povinností a odpovědností správního orgánu spravujícího pozemní komunikace nebo vlastníka vozovky.

Článek 42. Správní orgán spravující silnici nebo vlastník silnice je povinen udržovat zařízení omezující rychlost v nepoškozeném stavu zajišťujícím bezpečný provoz.

Článek 43. Správní orgán spravující silnici nebo vlastník silnice provede počáteční a pravidelnou revizi zařízení omezujících rychlost a bude sledovat a podávat zprávy o účincích jejich zavedení, které budou zahrnovat:

1. údaje o vzniklých dopravních nehodách;
2. chování účastníků silničního provozu;
3. rychlost dopravy;
4. vypracování zprávy na základě výše uvedených údajů, která analyzuje výhody a nevýhody přijatých opatření;
5. v případě potřeby návrh následných opatření.

Článek 44. U vybudovaných a instalovaných zařízení omezujících rychlost silniční správní úřad nebo vlastník pozemní komunikace dokumentuje a vede technickou evidenci, která obsahuje databázi prohlídek, kontrol, revizí a zkoušek zařízení za účelem zjištění jejich provozuschopného stavu, zjištění příčin vzniklých poškození a závad a potřeby opravy nebo výměny zařízení s narušenou integritou, v souladu s nařízením č. RD-02-20-19 ze dne 12. listopadu 2012 o údržbě a průběžných opravách pozemních komunikací (SG č. 91 z roku 2012).

Přechodná a závěrečná ustanovení

§ 1 Nařízení je vydáno na základě čl. 24a odst. 2 zákona o silničním provozu a zrušuje nařízení č. RD-02-20-10 z roku 2012 o podmínkách výstavby nebo instalace umělých nerovností a jiných zařízení omezujících rychlost na vozovce a požadavcích na ně (vyhlášeno v částce 56/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, částka 32/2015 Sb.).

§ 2. (1) Stávající umělé nerovnosti a jiná zařízení omezující rychlost se uvedou do souladu s požadavky tohoto nařízení takto:

1. na hranicích městských oblastí po vypracování příslušného plánu nebo projektu podle čl. 3 odst. 1 bodu 2 v souladu s TOMP nebo po jeho aktualizaci podle nařízení uvedeného v čl. 3 odst. 3 RTA;
2. mimo hranice městských oblastí po vypracování POST nebo aktualizace stávajícího POST podle nařízení uvedeného v bodě 1.

(2) Stávající umělé nerovnosti a jiná zařízení omezující rychlost, která nelze uvést do souladu s požadavky tohoto nařízení, se odstraní.

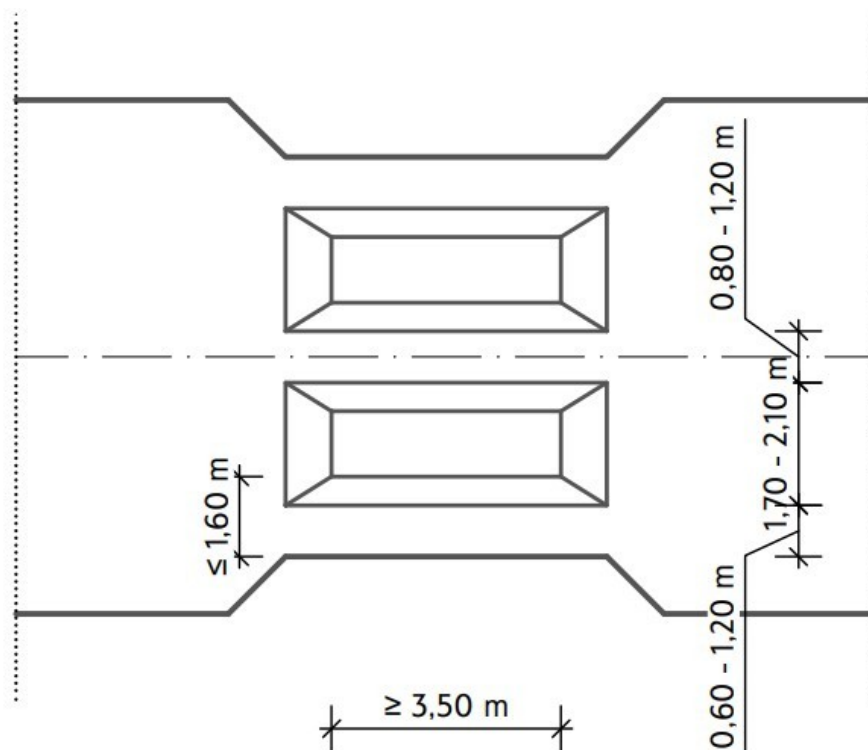
§ 3. Kontrolou provádění tohoto nařízení jsou pověřeny úřady odpovědné za kontrolu dodržování pravidel silničního provozu určené ministrem vnitra, Národní ředitelství pro stavební dozor (NCCD), starostové dotčených obcí nebo jimi pověřené osoby v rámci své působnosti.

§ 4. (1) Zahájené řízení o schválení investičního záměru a vydání stavebního povolení se dokončí podle předchozího postupu.

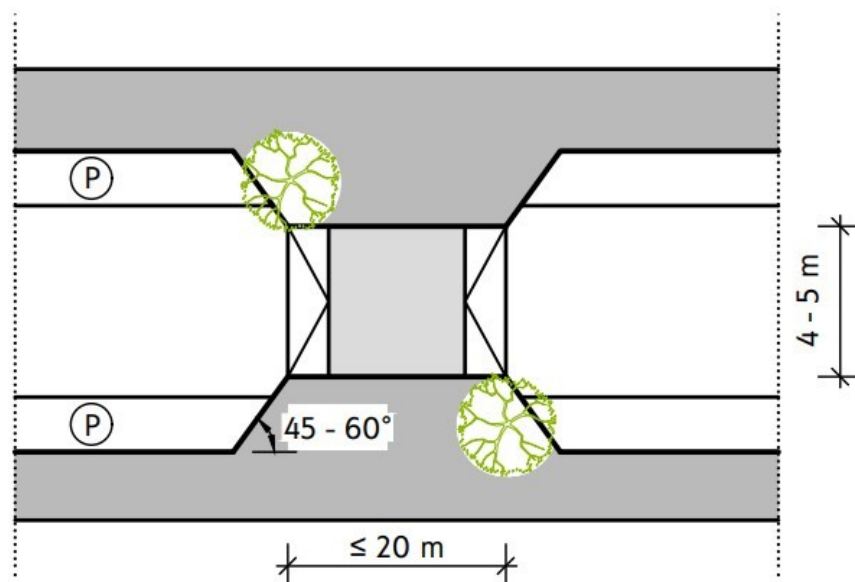
(2) U investičního záměru se za den zahájení schvalovacího řízení a vydání stavebního povolení považuje den předložení investičního záměru ke schválení příslušnému orgánu. Za zahájení řízení se považuje rovněž existence schváleného koncepčního investičního projektu.

§ 5. Nařízení vstupuje v platnost dnem vyhlášení ve Státním věstníku.

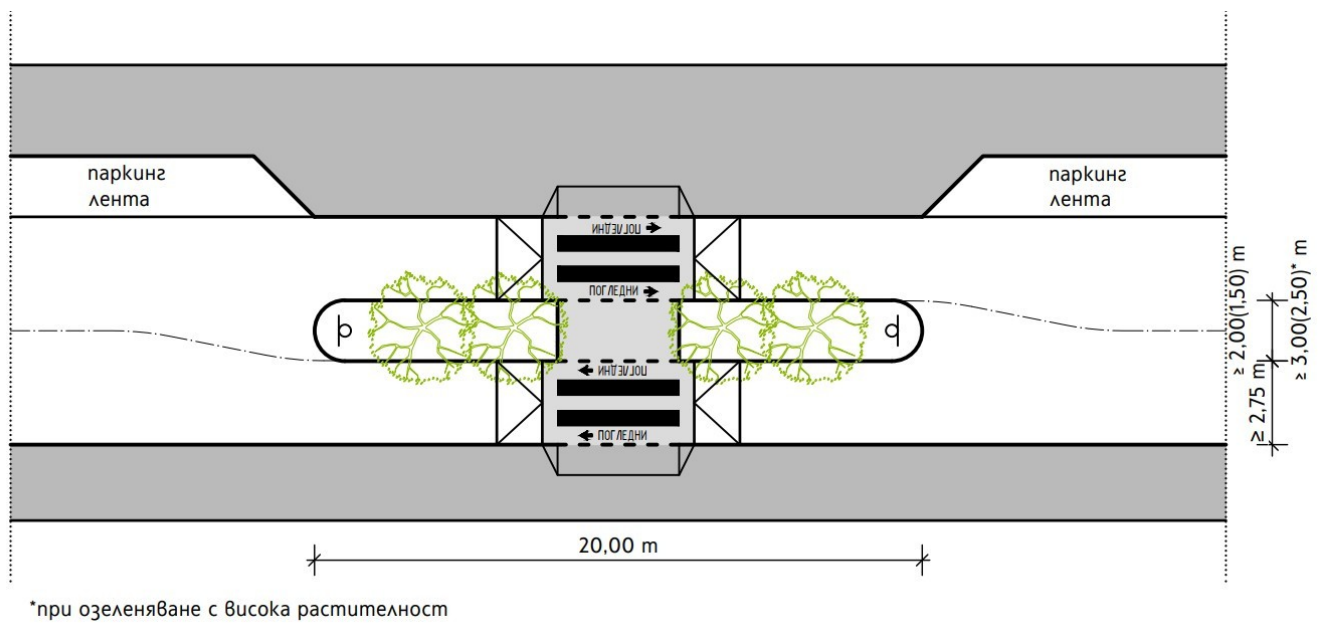
Možné kombinace omezovačů rychlosti



(a) Diagram silničních polštářů v kombinaci s oboustranným místním zúžením

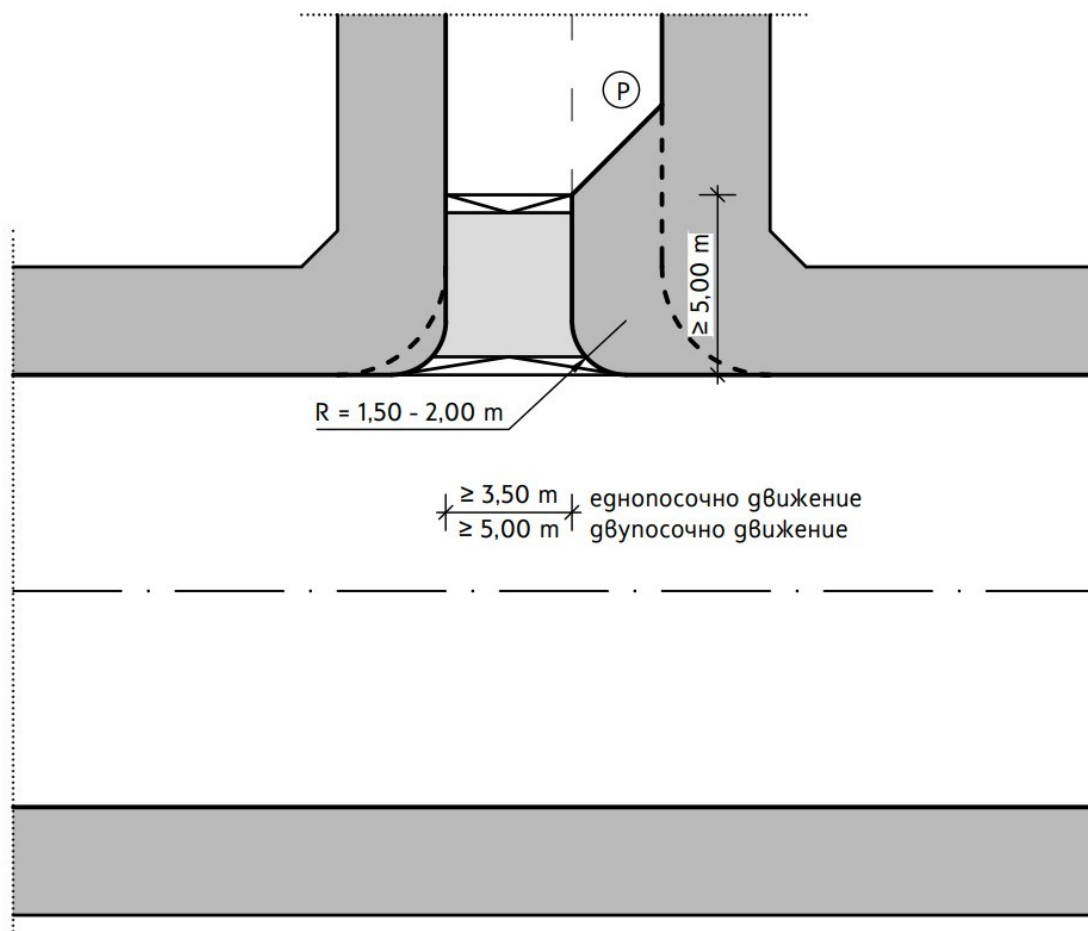


(b) Diagram oboustranného místního zúžení v kombinaci se silniční deskou



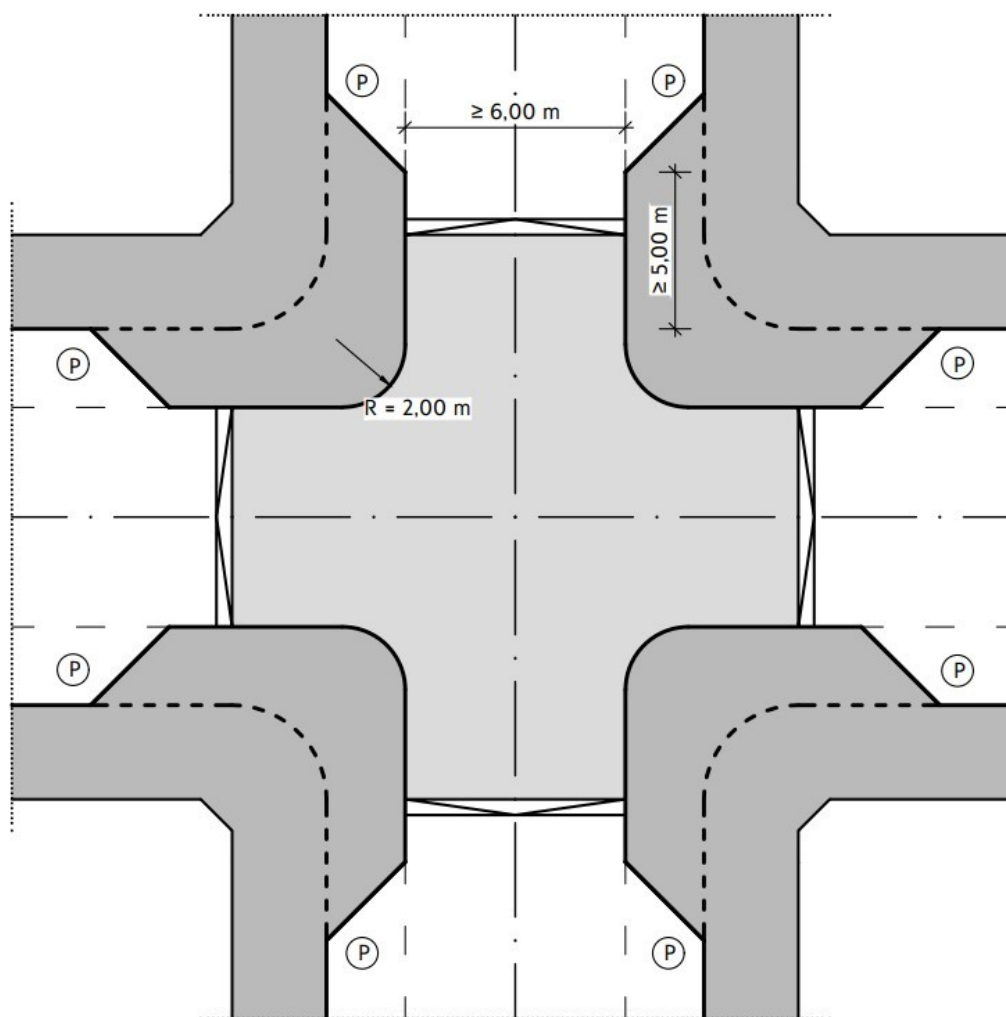
паркинг лента	parkovací pruh
*при озеленяване с висока растителност	* v případě terénních úprav s vysokou vegetací

(c) Diagram středového ostrůvku v kombinaci s dopravními deskami
jednosměrný provoz



однопосочно движение	jednosměrný provoz
двупосочно движение	obousměrný provoz

(d) Diagram kombinace odsazených bočních chodníků, zmenšení poloměrů oblouků obrubníků a silniční tabule na křižovatce mezi ulicí primární a ulicí sekundární uliční sítě



(e) Diagram kombinace odsazených bočních chodníků, zmenšení poloměrů obrubníků a zvýšeného přechodu.

Zařízení pro omezení rychlosti a zklidnění dopravy	Použitelnost podle klasifikace ulice						Konstrukční rychlost [km/h]	Platí pro městské komunikace	Platí mimo městské oblasti *
	Umístění	Podle klasifikace ulice			Podle funkcí, které plní				
		Ulice II. třídy	Ulice třídy III/IV	Ulice třídy V a VI	Přístup k záchranným službám	Hlavní tranzitní tepna			
Umělé nerovnosti									
Hrbol	mezi křižovatkami	□	●	●	□	◐	10 – 50	●	◐
Silniční polštář	mezi křižovatkami	◐	●	●	●	●	20 – 60	●	◐
Silniční deska	mezi křižovatkami	□	●	●	□	◐	20 – 60	●	◐
Zvýšený chodník pro pěší	oboje	□	●	●	□	◐	20 – 60	●	◐
Vyvýšený přechod	na křižovatce	□	◐	●	◐	◐	20 – 60	●	◐
Podélné umělé nerovnosti	mezi křižovatkami	□	◐	●	●	□	20 – 40	●	●
Situační změny ovlivňující trajektorii provozu motorových vozidel									

Vodorovné posuny vozovky	mezi křižovatkami	◐	●	●	●	●	30 – 60	●	●
Šikany (série vodorovných odbočení)	mezi křižovatkami	□	●	●	◐	◐	30 – 60	●	●
Úprava geometrie na křižovatkách	na křižovatce	□	◐	●	●	●	20 – 40	●	□
Malý kruhový objezd	na křižovatce	□	◐	●	◐	◐	20 – 50	●	◐
Velký kruhový objezd	na křižovatce	●	◐	□	●	●	30 – 90	●	●
Zmenšení poloměrů obrubníků	na přechodu	□	◐	●	◐	□	10 – 30	●	□
Situační změny ovlivňující vnímání řidičů									
Postranní chodníky	na přechodu	●	●	●	●	●	20 – 60	●	□
Místní zúžení	mezi křižovatkami	●	●	●	●	●	20 – 50	●	◐
Ostrůvek na vozovce	oboje	●	●	●	●	●	20 – 60	●	●
Označení:									

Příčné optické značení	mezi křižovatkami	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Příčné zvukové značení	mezi křižovatkami	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Podélné pruhy	mezi křižovatkami	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Jiná zařízení									
Chodníky různých barev a textur	oboje	●	●	●	●	●	20 – 90	●	●
Značky s proměnlivým sdělením	mezi křižovatkami	●	●	●	●	●	30 – 90	◐	●

Klíč:

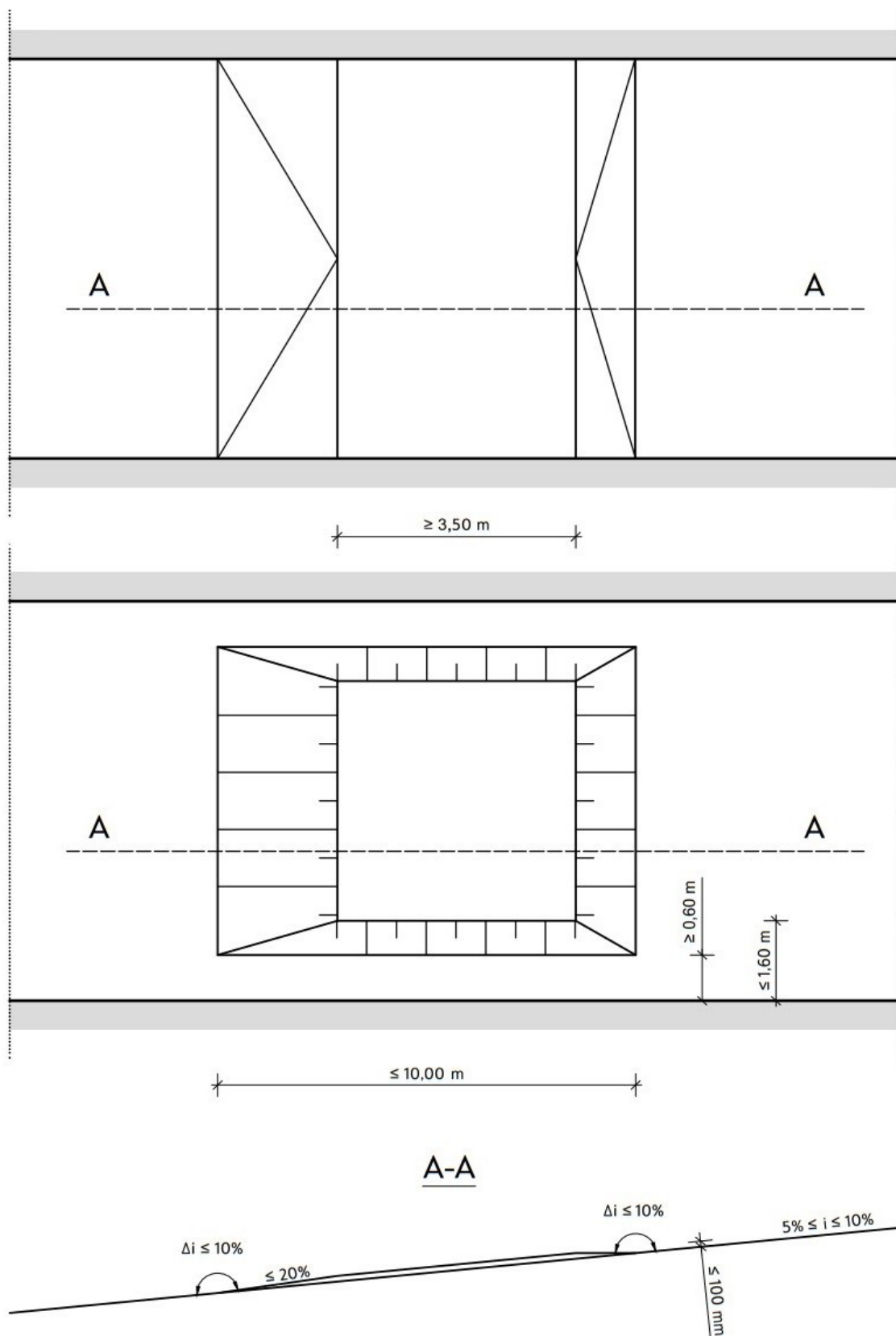
● – použije se

◐ – použije se pouze ve zvláštních případech

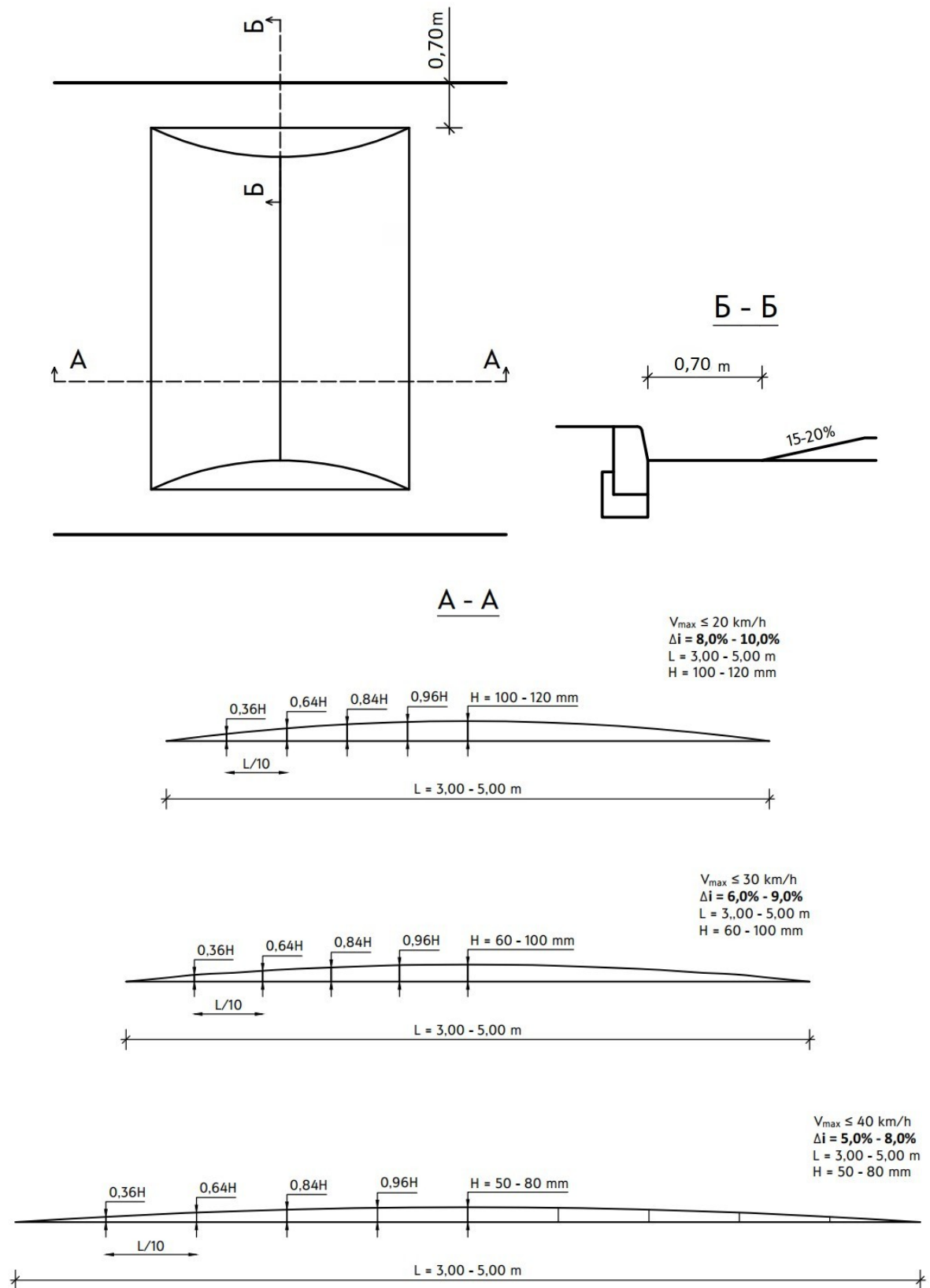
□ – nepoužije se

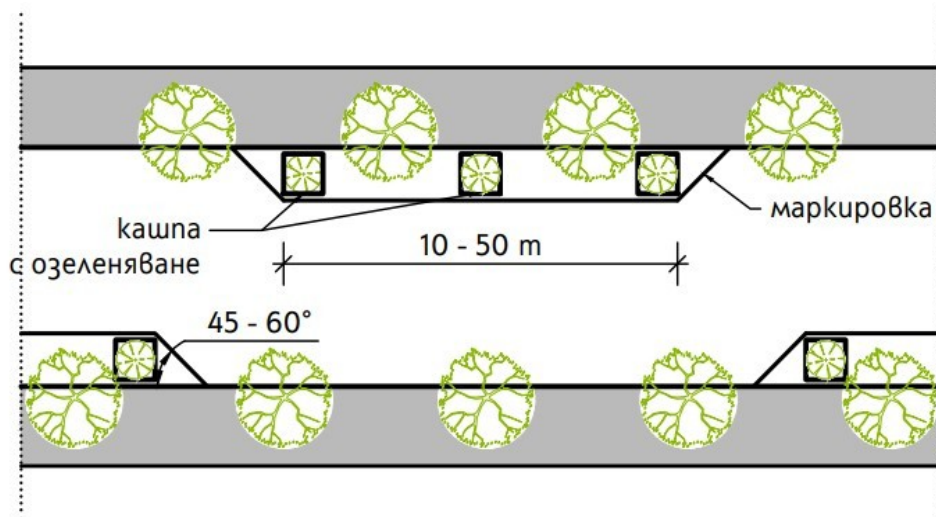
* Poznámka Umělé nerovnosti se na státních silnicích nepoužívají.

Diagramy silniční tabule a silničního polštáře na ulici s podélným sklonem mezi 5 a 10 %.



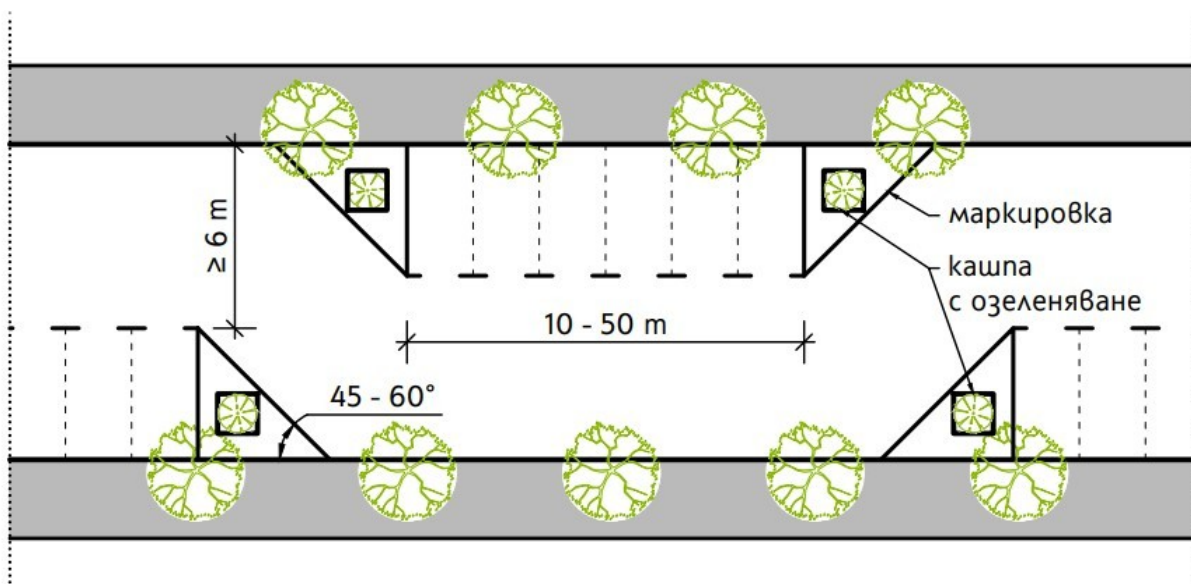
Profily hrbolů v závislosti na cílové rychlosti jízdy



Diagramy šikan, tvarované s označením a pohyblivými květináči

кашпа - озеленяване	květináč - terénní úpravy
маркировка	označení

(a) ve tvaru šikany s pohyblivými květináči a značením



кашпа - озеленяване	květináč - terénní úpravy
маркировка	označení

(b) ve tvaru šikany s pohyblivými květináči, značení a reorganizace parkování

MINISTRYŇE REGIONÁLNÍHO ROZVOJE A VEŘEJNÝCH PRÁČÍ:**VIOLETA CORITAROVA**

MINISTR VNITRA:

KALIN STOYANOV