

Značky na hlavní trase mimo výkres:

- 2x IP14b (2000m) km 54,110
- 2x IP14b (1000m) km 55,110
- 2x IP18b(600m) km 55,420
- 2x B20a(100) km 55,520
- 2x IP18b(200m) km 55,820
- 2x B20a(80) km 55,920

## Etapové ukončení trasy vratnou větví

Dočasné ukončení trasy dálnice, rychlostní silnice nebo směrově rozdělené silnice při její stavbě vratnou větví představuje z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu nejméně vhodné řešení. Řidiči vozidel dosud plynule jedoucí na delším úseku rychlostí 90 až 130 km/h jsou nuceni výrazně zpomalit na rychlost 35 až 50 km/h a věnovat projetí koncového oblouku podstatně větší pozornost, přičemž uspořádání komunikace je na to nijak dopředu neupozorňuje. Statistika nehod takto dopravně řešených míst ukazuje, že oproti předchozímu úseku trasy je zde výrazně vyšší nehodovost a se závažnějšími následky. Etapové ukončení trasy vratnou větví s návrhovou rychlostí nižší než 50 km/h na směrově rozdělených silnicích a 60 km/h na dálnicích a rychlostních silnicích by tak mělo být používáno jen ve zcela nezbytných případech. Je-li však přece jen použito, musí být dopravní značení doplněno dalšími běžně nepoužívanými prvky.

Výkres ukazuje vlastní ukončení trasy dálnice a výjezdovou vratnou větev s návrhovou rychlostí 40 km/h (starší řešení, které je dnes na D/R podle čl. 7.3.3.2 ČSN 73 6102 již nepřipustné). Před vyobrazeným úsekem je na trase umístěna obvyklá sestava značek upozorňujících na konec dálnice a na snížení počtu jízdních pruhů. Doplnující a pozměněné prvky jsou:

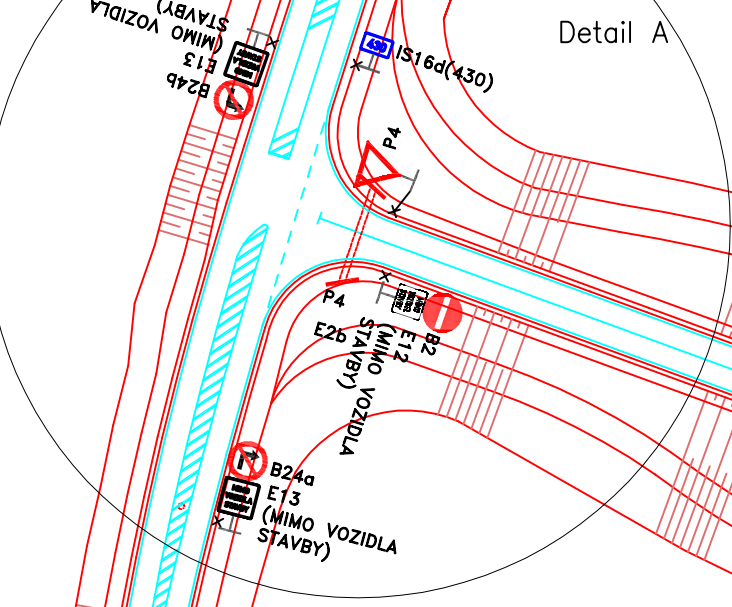
- Značky A 1a umístěné nad značkami B 20a – 60
- Značka IS 10b vyznačující oblouk o malém poloměru, která je zvýrazněna dvěma výstražnými světly S 7. Světla musí být napájena ze stabilního zdroje. Značka má velikost 1000x1500 mm. (Pokud se jedná o stavbu směrově rozdělené silnice, kde nelze zajistit trvalou přípojku el. proudu, provede se značka IS 10b místo se světly se žlutozeleným fluorescenčním orámováním; velikost štítu je v tom případě 1500x2000 mm).
- Výstražná světla S 7 v prostoru konce trasy a výjezdové větve se neumísťují na dopravní zařízení Z 3, ale cca 10 m za nimi na samostatné sloupky. Tím jsou více chráněna před nárazy vozidel a poškození kabelu a je zajištěna jejich funkčnost po menších nehodách. Tato světla musí být napájena ze stabilního zdroje. (Pokud se jedná o stavbu silnice, kde nelze zajistit trvalou přípojku el. proudu, je vhodné na dopravních zařízeních Z 3 nahradit bílou barvu fluorescenční žlutozelenou a případně osazovat dvě nad sebe u zvlášť malých oblouků)
- Vzhledem k nebezpečnosti místa je žádoucí snížit dovolenou rychlost na 60, 50 nebo 40 km/h tak, aby se blížila rychlosti návrhové (jako nejnižší lze vyznačit rychlost 40 km/h). Značky B 20a s rychlostí 40 nebo 50 km/h se umísťují cca 50 m před oblouk s danou návrhovou rychlostí. Pokud jsou umístěny dále a není zajištěna trvalá represe (měření rychlosti), výrazně klesá jejich respektovanost. To platí zejména pro D a R. Alternativně lze s přihlédnutím k místním podmínkám (větší poloměr oblouku, dobrý rozhled) osadit místo uvedených značek B 20a značky IP 5.

Etapové ukončení trasy trvá zpravidla několik let. Proto se v tomto případě všechny vislé značky na krajnici a v SDP osazují do zabetonovaných patek a sloupky značek nemají červenobílý polep. Značky a dopravní zařízení Z 3 a Z 4 s obdobnou konstrukcí jako značky mají folii třídy 3, plastové směrovací desky Z 4 mají folii třídy 2. Všechny značky upozorňující na konec hlavní trasy se provedou zvětšené, to platí i pro směrově rozdělené silnice. Příčná uzávěra levého jízdního pruhu musí být opatřena pěti výstražnými světly v každém případě.

Jelikož se v tomto případě nejedná o MUK, neosazují se značky IS 6a, IS 6b, IS 6g a IS 7a. Pro stabilní napájení výstražných světel musí být zřízeny zásuvkové skříně dle standardu PPK -- KAB (pro značku IS 10b na vnější straně trasy – nutná příčná chránička pro kabel).

### Poznámka k detailu A

I když zde směrově rozdělená komunikace končí a provoz je sveden na běžnou silnici, zpravidla se větev na připojení na křižující silnici vyznačuje jako vedlejší. Zkušenosti totiž ukazují, že pokud křižující komunikace s optickou předností jako na výkresu je označena jako vedlejší, je na křižovatce zvýšené množství nehod s velmi závažnými následky. Jsou-li závažné důvody pro označení větve jako hlavní, je vždy nezbytné důkladně posoudit možné důsledky. Výraznou roli hrají optická přednost na křižující silnici, doba existence křižující silnice (mnoho řidičů jezdí po paměti), rozhledové poměry, hustota provozu, trvání etapy s trasou končící na této křižovatce. Pokud je na křižující silnici výrazně menší provoz než na větví, nebývá problém s vyznačením větve jako vedlejší. Doprava z končící komunikace není příliš zpomalována, na větví nevznikají kolony s možností nárazu vozidel zezadu, provoz na křižující komunikaci se nemění a po pokračování směrově rozdělené komunikace další etapou si řidiči nemusejí zvykat na změnu úpravy provozu.



KRESLIL	Michal Prášil	
KONTROLOVAL	Michal Prášil	
SCHVÁLIL	Ing. Jan Hořenš	
VÝKRESY OPAKOVANÝCH ŘEŠENÍ		
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4		
NÁZEV CELKU	Vzory značení	
NÁZEV VÝKRESU	Etapové ukončení trasy vratnou větví	
DATUM		28. 2. 2012
FORMÁT		2 x A4
MĚŘITKO		
DOPLŇUJE		
DOPLNĚN		
NAHRAZEN		
Č. VÝKRESU	R 51	