



Technické koordinační centrum

ZÁZNAM Z PŘIPOMÍNKOVÉHO JEDNÁNÍ

Datum konání: 31.5.2013

Místo konání: Praha, MD, Malé kolegium

Přítomni: dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) revize TP 66,
- 2) revize TP 169.

Jednání zahájila Ing. Hejkalová přivítáním všech přítomných.

Před vlastním jednáním nechala na žádost Ing. Košťálové mezi přítomnými kolovat materiál týkající se „zásuvného příčného prahu“, s jehož schválením se na MD obrátil výrobce. K tomuto materiálu se však nikdo nevyjádřil, navíc z časových důvodů nebyl prostor se tomuto tématu dále věnovat.

Následně Ing. Hejkalová uvedla, že po domluvě s ŘSD a s ohledem na plánované nové pojetí silniční a dálniční sítě bylo rozhodnuto, že TP 66 budou rozděleny na dvě části. První část by se týkala silnic (v podstatě stávající TP 66) a druhá část (nově vytvořená) by zahrnovala dálnice, rychlostní komunikace a směrově rozdělené komunikace. Poté předala slovo panu Prášilovi, který blíže objasnil postoj ŘSD k revizi TP 66. Přítomným předal soupis hlavních témat, která by se měla v TP promítnout, viz příloha. Sdělil, že řadu věcí si ŘSD může ošetřit a také tak učíní ve svých předpisech, nicméně zastává názor, že by to mělo být řešeno také v TP jakožto obecně rozšířenějším dokumentu. Zmínil mimo jiné také užívání proměnných značek na vozidlech a nutnost definovat požadavky na ně. Ing. Hejkalová doplnila, že MD schvaluje pouze světelné signály, nikoli světelné signály + vozidlo.

Ing. Tučka poukázal na to, že TP 66 se týkají prioritně značení a zákona č. 360/2001 Sb., že revize tohoto předpisu (TP) byla zahájena již v roce 2012 a je tedy nutné stanovit, zda v tomto úkolu dále pokračovat, tak, jak byl zahájen, nebo úkol přerušit a stanovit další postup prací. Dále podotkl, že „bezpečnost práce“ by měla být řešena v jiném předpise. Ing. Seidl doplnil, že pokud by se v dokumentu měla promítnout všechna témata, jednalo by se o všezahrnující předpis. Pan Prášil navrhl novelizovat „Silniční část“ TP s tím, že ŘSD by do konce roku poskytlo podklady pro „dálniční část“. Ing. Caudr doplnil, že běžnou praxí při stanovování značení je uvádět pouze odkaz na TP 66, jejich doplnění by tedy bylo žádoucí. Mgr. Skovajsa sdělil, že se připravuje novela vyhlášek 30 i 104 a navrhl tedy práce zastavit a počkat, až budou novely schváleny. Ing. Hejkalová však podotkla, že v této chvíli nejsou TP 66 v el. podobě k dispozici. Nakonec bylo tedy rozhodnuto, že v TP 66 budou provedeny odsouhlasené změny a revize bude takto dokončena. Proběhla diskuse k části D schémat, ty však zůstanou prozatím v původním znění.



ad 1) revize TP 66

Bezpečnostní odstup.

Ing. Caudr požádal doplnit do schémat bezp. odstup, pokud to bude možné.

Kapitola 1.1

U pomocného jízdního pruhu bude text upraven – „může být veden po zpevněné krajnici“. Poznámka pana Prášila k doplnění části na konci kapitoly týkající se použití stejného typu Z4 dát podmínku na použití stejných Z4 pouze v jedné linii byla zamítnuta.

Kapitola 2.3

Pan Prášil vznesl dotaz, zda je nutné vyžadovat používání značek zvětšené velikosti. Bylo odsouhlaseno, že text bude upraven a doplněn - „při snížené rychlosti do 80 km/h lze v rámci pracovního místa užít značky základní velikosti“.

Kapitola 2.4.3

Bylo rozhodnuto, že text, který je převzat z TP 65, bude vypuštěn.

Kapitola 2.4.6

Ing. Devera žádal o úpravu textu – nejprve uvést použití fluorescenční fólie, poté výstražného světla. Bylo řečeno, že základní stav je světlo, zůstane beze změn. U předposlední odrážky bude vypuštěno slovo „alespoň“. Obdobná debata proběhla i u příčných uzávěr a použití světla x fólie.

Kapitola 3.4

Pan Prášil požádal o doplnění možnosti užít světelný kříž z 15 světel, ne pouze ze 13. Bylo odsouhlaseno, že z textu budou vypuštěny počty světel (13,8).

Kapitola 4.2.2

Pan Prášil vznesl návrh na požadavek vyšší třídy retroreflexe, zůstane beze změn. Nutno ověřit označení třídy dle normy.

Kapitola 4.2.4

Pan Prášil požádal o bližší vysvětlení uvedené věty „V odůvodněných případech...“. Mgr. Skovajsa souhlasil s tím, že by bylo vhodné do závorky uvést příklady takových odůvodněných použití.

Schémata

Pan Čuma požádal o doplnění schéma C4 pro situaci obrácené přednosti. Ing. Kalábová uvedla, že doplnění tohoto schéma již bylo odsouhlaseno na minulém jednání, bude doplněno.

Ing. Caudr požádal o uvedení bezp. odstupu – např. schéma B/6.

Tam, kde je Z2 bude 20 m odstup.

Vzdálenosti STOP čáry ve schématech C/5 a B/6 budou sjednoceny.



Debata proběhla také k délce pro zastavení. Ing. Smělý upozornil, že délka pro zastavení je odlišná od délky, na které je auto schopno zastavit (při rychlosti 50 km/h auto na 15 m nezastaví).

Ing. Bureš poukázal také na kóty ve schématech, ve vztahu na čistou šířku jízdního pruhu – v tomto smyslu (kóta vyznačující pruh je čistá šířka pruhu) bude doplněn text do kapitoly 6.2.

ad 2) revize TP 169

V úvodu shrnul Ing. Seidl, že provedené změny souvisící s vyhláškou č. 398/2009 Sb., (požadavek Ing. Lněničky) byly na základě poskytnutého stanoviska MMR z textu TP 65 vypuštěny – ponechán pouze odkaz. Obdobně bylo postupováno i v TP 169.

Ing. Tučka začal následně probírat připomínky.

Kapitola 4.2 – doplnění příkladu vícepruhových komunikací + příklad umístění nad vozovkou
Bylo odsouhlaseno, že Ing. Tučka se pokusí situace doplnit, Ing. Caudr navrhl doplnit obrázek 15.

K obr. 16 bylo vysvětleno, že P4 neoznačuje „Dej přednost“, ale označuje vedlejší komunikaci. Ing. Tučka navrhl doplnit do obrázku VDZ (STOP čáru) – odsouhlaseno, doplní se i do obr. 13. Do obr. 16 se doplní směrové šipky.

Připojovací pruh

Ing. Caudr zašle Ing. Tučkovi schéma situace, kde není připojovací pruh.

Obr. 26

Budou doplněny směrové šipky.

Obr. 27

Ing. Bureš požádal o uvedení značek v závorce – dát vždy i na levou stranu.

Obr. 30, 31

Bude upraven směr Z3. Z obr. 31 budou Z3 vypuštěny (nebo budou v závorce). K oběma obrázkům byla diskuse týkající se mimo jiné i uvedeného VDZ, Ing. Bureš poukázal na úpravu SDZ na větvi „1“.

Obrázek 34

Bude vypuštěna P2.

Kapitola 6.3.2

K textu proběhla diskuse, zůstane beze změn.

Kapitola 7.2

Text bude upraven dle poznámky Ing. Šachlové.

Obr. 62

Bude doplněna dvojitá čára.



Ing. Caudr vznesl dotaz, zda je někde definována délka čáry V1a. Ing. Tučka uvedl, že by měla být cca 25 m – plná čára by měla končit za 2. šipkou (vzdálenost mezi šipkami může být 10 – 15 m, proto není délka striktně uvedena).

Obr. 65

Horní obrázek bude upraven – buď posunutím označníku, nebo posunutím vyšrafování. Spodní obrázek bude upraven – bylo poukázáno na skutečnost, že mnohdy právě v tomto prostoru parkují auta. Do obr. bude doplněn označník.

Obr. 69,70

Budou vypuštěny.

Kapitola 8.1

Po diskusi k používání zábradlí bylo rozhodnuto, že vrchní obr. bude vypuštěn. Ing. Smělý také zmínil nutnost zajištění rozhledu 1m.

Obr. 75

K tomuto obrázku proběhla diskuse, zda je bezpečnější VDZ na tramvajovém pásu vynechat, či nikoli. Bylo však zdůrazněno, že s ohledem na chodce, kteří musí dát tramvaji přednost, zůstane obrázek beze změn.

Diskuse proběhla také k umístování IP 6.

Následně probíhala diskuse na téma značení vjezdů a výjezdů z účelových komunikací – jak a kdy používat VDZ, SDZ, DZ. Problémem je, jak řidič pozná, že se jedná o účelovou komunikaci? Problematické je také značení vyústění účelové komunikace do stykové křižovatky. Mgr. Skovajsa uvedl, že není jasné, které komunikace jsou účelové. V této souvislosti bylo zmíněno, že v různých krajích jsou používány různé způsoby značení těchto situací. Ing. Caudr poukázal na důležitost toto značení sjednotit. Vytipovat nejčastější varianty a dohodnout způsob jejich značení. Jedním z rozhodujících kritérií bude charakter dané komunikace a stavebně technický vzhled. Mgr. Skovajsa s Ing. Seidlem připraví návrh těchto variant.

Obr. 98

Ing. Bureš požádal o více typický příklad.

Ing. Smělý poukázal na fakt, že existuje celá řada TP, která řeší jednotlivé situace – zóny, cyklisti, atd.) – lepší by byl souhrnný dokument. Také zmínil, zda by v TP 169 neměly být zahrnuty situace zastávek HD a zvýšených křižovatek (ty byly původně v TP 85). Ing. Tučka sdělil, že tyto kapitoly byly z TP 85 vypuštěny a nyní nikde nejsou. K tomuto Ing. Kalábová uvedla, že návrh TP 85, které se v současnosti také revidují, byl bez těchto kapitol rozeslán všem členům TRR (mezi něž patří i Ing. Tučka) společně s komentářem a zdůvodněním k připomínkám (*.....V textu, který vám byl rozeslán v listopadu minulého roku, byly opraveny některé nepřesnosti a parametry, citace, texty nebo dopravní situace vycházející z jiných dokumentů byly nahrazeny odkazy na tyto dokumenty apod. Dále byly z textu TP 85 „Zpomalovací prahy“ odstraněny kapitoly o zvýšených křižovatkových plochách a zastávkách HD. Tyto nemají souvislost s názvem ani obsahem TP a měly by být tedy v případě potřeby více rozvedeny v TP 132 „Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích“....*). Jednání k revidovanému návrhu TP 85 se konalo v únoru 2013, ze zúčastněných ani připomínkujících se k této skutečnosti nikdo nevyjádřil.



Na dotaz Mgr. Skovajsy, zda je možné tyto obrázky doplnit Ing. Tučka uvedl, že stávající obrázky se použít nedají a musely by se vypracovat. Bylo rozhodnuto tyto situace do TP 169 nedávat.

Následně se ujal slova Ing. Seidl, který přítomným blíže vysvětlil změny provedené v návrhu TP 133 – kapitole 9 – užití podélné čáry souvislé. Znovu shrnul jednotlivé názory i argumenty, zmínil, že obrázky byly převzaty z Úmluvy. Ing. Smělý zmínil rozdíly v délkách pro zastavení a délkách pro předjíždění a poukázal na fakt, že při předjíždění se počítá s tím, že se nedodrží předepsaná rychlost. Ing. Caudr podotkl, že v praxi nastává i situace, kdy v místech, která jsou přehledná, se kvůli značení nedalo předjíždět.

Zápis vyhotovil: Ing. Tereza Kalábová, Silniční vývoj – ZDZ spol. s r.o., za TKC

V Brně, dne: 3.6.2013



Ministerstvo dopravy ČR
odbor pozemních komunikací
nábřeží Ludvíka Svobody 12
110 15 Praha 1

V odpovědi uvádějte naši značku

Váš dopis zn.	ze dne	Naše značka	Vyřizuje	linka	V Praze dne
			Prášil	241 084 414	31. května 2013
			michal.prasil@rsd.cz		

Věc: Stanovisko k návrhu III. vydání TP 66

K předloženému návrhu změny TP 66 zaujímáme následující stanovisko.

Střediska správy a údržby dálnice v poslední době hlásí zvýšený počet nehod při práci na dálnici. Oddělení provozu dálnic GŘ ŘSD proto zpracovalo statistiku mimořádných událostí na dálnicích a rychlostních silnicích ve správě SSUD/SSURS v letech 2006 až 2013, při nichž došlo k poškození vozidel, mechanismů, výstražných a předzvěstných vozíků a ke zranění nebo usmrcení zaměstnanců ŘSD nebo zhotovitelů při práci na komunikaci za provozu. Statistika, viz příloha tohoto dopisu, je zpracována ke dni 29. května 2013 a potvrzuje obrovský nárůst nehodovosti v roce 2012 oproti roku 2010, jedná se přibližně o trojnásobek.

Již na základě loňské nehody se smrtelným zraněním zaměstnance ŘSD připravuje oddělení provozu dálnic rozsáhlou změnu v přechodném značení na D/R a v oblasti bezpečnosti práce. Celkový nárůst nehodovosti při práci na komunikaci je však skutečně alarmující a nelze ho přehlížet. Je zjevné, že je třeba zavést nové prvky a provést výrazné změny v předpisech. Předpokládáme, že obdobná nehodovost při práci za provozu bude i na ostatních rychlostních silnicích a směrově rozdělených silnicích. V České republice však bohužel neexistují žádné statistiky v tomto směru.

Při přípravě změn v přechodném značení na směrově rozdělených komunikacích ve správě ŘSD jsme prostudovali oficiální předpisy týkající se této oblasti v Německu, Rakousku, Itálii, Švýcarsku, Francii, Lucembursku, Belgii (region vlámský i valonský), Holandsku a Velké Británii. Další podklady jsme získali z řady různých výzkumných zpráv, praktických příruček vydaných v některých uvedených zemích a od výrobců prvků pro dopravní značení. Vzhledem k uvedeným podkladům i dosavadním zkušenostem ŘSD s používáním TP 66 při projektování i provádění přechodného značení považujeme předložený návrh III. vydání TP 66 pro druhé projednání za koncepčně zastaralý a jsme toho názoru, že nepřinese potřebné snížení nehodovosti prací. ŘSD i nadále bude vydávat podnikové standardy, které budou zpřesňovat a doplňovat předpisy republikové i resortní a můžeme tedy řadu věcí zapracovat do nich. Zároveň jsme však přesvědčeni, že základní změny pro dosažení úrovně srovnatelné s okolními zeměmi by měl obsahovat resortní předpis, neboť ŘSD má ve správě a údržbě pouze menší část komunikací.

Dle našeho názoru je třeba provést zejména následující změny v koncepci TP 66:

- Rozdělit TP 66 jasně na dvě samostatné části – směrově nerozdělené a směrově rozdělené komunikace, resp. na část týkající se silnic s rychlostí do 90 km/h včetně a komunikací s rychlostí vyšší. Vzhledem k podobnému charakteru všech typů směrově rozdělených

komunikací, přípravě změny zákona 13/1997 Sb. a s tím souvisejících změn nejvyšších dovolených rychlostí považujeme za nezbytné sjednotit přechodné značení na směrově rozdělených komunikacích mimo obec.

- Změnit názvy a kategorie pracovních míst na dlouhodobá, krátkodobá, mobilní, případně ještě na značení nouzových situací. Uvedená terminologie je používána v podstatě shodně v zemích mluvících anglicky, německy, francouzsky i italsky.
- Jasně definovat práci na komunikaci za provozu jako práci v mimořádných podmínkách se zvýšeným rizikem ohrožení života a poškození zdraví osob.
- Doplnit novou kapitolu s alespoň základním textem o rizicích při práci za provozu, jejich hodnocení, snižování a kontrole. Doporučujeme zavést v ČR obdobný národní systém pro školení, kontroly a schvalování způsobilosti osob a firem pro práci na komunikaci za provozu jako v Británii.
- Stanovit základní požadavky na označení a vybavení vozidel používaných pro práce za provozu s rozdělením vozidel do různých tříd dle použití (běžná, inspekční, údržbová, zimní údržba, odtahová). Například v Německu je výstražné označení pracovních vozidel stanoveno normou.
- Doplnit schémata pro značení v nouzových situacích – překážky provozu.
- Stanovit základní požadavky na značení při plánované noční práci.
- Zavést pojízdnou uzávěru jízdního pásu tvořenou několika souběžně jedoucimi výstražnými vozíky pro krátkodobé uzavření jízdního pásu.
- Zavést rychlost přes přejezdy SDP až 80 km/h v závislosti na jejich délce
- Přechíslovat schémata, aby je bylo možno doplňovat v logických celcích (alespoň v části D – DK krátkodobé, DD dlouhodobé, DM mobilní, DT tunelové, DP pro policii a celní správu). Číslování všech schémat v postupné řadě je již nyní zcela nepřehledné a neumožňuje potřebné doplňování.
- Doplnit použití světelné šipky/kříže s 15 světly (signál S 8c až S 8e) a se dvěma velkými výstražnými světly. Současně s tím upravit dělení šipek a křížů A a B; stávající rozdělení je značně nedostatečné.
- Stanovit možnosti použití PDZ na vozidlech.
- Upravit požadavky na výstražné oděvy podle EN 471.
- Definovat platnost TP 66 i pro servisní, asistenční a odtahové služby
- Doplnit text o co nejmenším pohybu pracovníků v neuzavřeném prostoru se základními pravidly pro práci na krajnici, přecházení vozovky atd.
- Doplnit ustanovení o tažení výstražných vozíků těžkými vozidly o hmotnosti nejméně 7,5 t
- Doplnit text o doporučeném a minimálním bočním odstupu.
- Upravit šířky jízdních pruhů (doporučení, návrhové minimum, absolutní minimum), zrušit zcela nepoužitelné pruhy o šířce 2,2 m (nikde ve výše uvedených státech se nepoužívají).
- Upravit text o stojanech.
- Doplnit text o výstražných prazích.
- Stanovit přesné požadavky na stabilitu přenosných značek (převzít z TP 143 a rozšířit)
- Rozšířit text o provádění přechodného značení z hlediska bezpečnosti práce a ovlivnění provozu – možné postupy prací při zřizování a rušení.
- Zrušit texty týkající se stálých značek.
- Upravit údaje o výšce značek nad vozovkou.

- Zrušit směrovací desky se žlutozelenou plochou místo bílé. Dochází ke snížení významu zvýraznění, navíc toto zvýraznění není použitelné pro příčnou uzávěru.
- Prodloužit délky příčné uzávěry v průběžných pruzích a pruzích pro pomalá vozidla.
- Stanovit požadavky na projektanty přechodného značení.
- Zvýraznění značek signálem S 7 ponechat zejména pro noční práce.
- Stanovit umístování značky IP 29 v přechodném značení.

Pokud nebudou TP 66 upraveny v části týkající se směrově rozdělených komunikací dle uvedených bodů, lze očekávat stále větší rozpor mezi předpisy ŘSD a TP 66 se všemi z toho plynoucími negativy. V současné době připravuje ŘSD následující předpisy v oblasti přechodného značení a bezpečnosti práce na komunikaci za provozu:

- 1/13 Projektování a provádění přechodného dopravního značení na směrově rozdělených komunikacích
- 2/13 Práce na krajnici na směrově rozdělených komunikacích
- 3/13 Práce v jízdních pruzích na směrově rozdělených komunikacích
- 4/13 Prohlídky na směrově rozdělených komunikacích
- 5/13 Přecházení směrově rozdělených komunikací
- 6/13 Označování vybraných překážek provozu na směrově rozdělených komunikacích
- 7/13 Označování a vybavení vozidel pro práce na směrově rozdělených komunikacích
- 8/13 Odhad vzniku a délky kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích
- 9/13 Noční práce na směrově rozdělených komunikacích
- 10/13 Zimní údržba na směrově rozdělených komunikacích

Vzhledem k výše uvedenému jsme nezpracovali detailní připomínky k předloženému návrhu TP 66.

Ing. Jan Hoření
vedoucí odboru správy dálnic

Příloha: Statistika nehod

Mimořádné události na dálnicích a rychlostních silnicích ve správě SSUD/SSURS v letech 2006 až 2013
stav k 29. květnu 2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
nehody s účastí ŘSD	22	33	29	32	23	37	59	13
nehody s účastí cizích prac.	1	1	—	—	—	—	1	—
počet nehod celkem	23	34	29	32	23	37	60	13
nehody se zraněním ŘSD	1	8	4	5	1	5	2	3
nehody se zraněním cizích	1	1	—	—	—	1	—	—
nehody se zraněním celk.	2	9	4	5	1	6	2	3
zraněno celkem osob	3	11	4	5	1	11	3	4
usmrceno zaměstnanců ŘSD	—	—	—	—	—	—	1	—
usmrceno zaměst. cizích	—	1	—	—	—	—	—	—
usmrceno celkem	—	1	—	—	—	—	1	—
SSUD 1	4	8	2	7	4	7	7	3
SSUD 2	4	2	1	1	1	—	3	1
SSUD 3	8	5	8	2	4	3	4	1
SSUD 4	—	—	—	1	1	5	5	1
SSURS 5	1	—	—	2	2	3	2	—
SSUD 6	—	1	—	3	3	1	6	—
SSUD 7	3	3	7	6	2	4	7	—
SSUD 8	—	—	1	—	1	1	5	—
SSUD 9	2	1	1	4	1	3	—	—
SSUD 10	1	5	2	—	2	4	2	—
SSUD 11	—	1	1	2	1	1	4	—
SSUD 12	—	—	1	1	—	—	—	—
SSUD 13	—	1	2	1	—	1	7	—
SSUD 14	—	—	1	1	—	2	2	1
SSUD 17	—	—	—	—	—	—	—	—
SSUD 20	—	3	—	—	—	2	2	1
SSUD 22	—	—	—	—	—	—	1	2
SSUD 23	—	—	—	—	—	—	—	1
R 46	—	4	2	1	1	—	3	2

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
osobní auto								
dodávka		1		2		1		1
nákladní (popř. + prac. stroj)	2	7	6	1	1	2	6	1
vozík samostatný	15	17	11	17	16	25	42	7
vozík + tažné vozidlo	3	8	7	10	5	9	12	2
jen ohrožení pracovníků	1	1	1	1				
zimní údržba	2		2	1	1			2
jiné			2					
levý pruh	3	3	4	4	4	8	4	
střední pruh								
pravý pruh	5	6	5	7	3	11	17	6
krajnice	6	9	3	7	5	3	6	1
neuvedeno	9	16	17	14	11	15	33	6
jiné								
leden	2		1		2		2	2
únor	1	2	2	1	1	1	2	1
březen	1	4	3	1	1	5	4	4
duben	1	2	4	8	2	2	3	3
květen	6	3	4	4	1	2	5	3
červen	1	4	2	5	3	7	4	
červenec	3	2	5		1	5	5	
srpen	2	10	2	4	2	7	2	
září	3	2	3	1	1	4	11	
říjen		4	1	4	6	1	16	
listopad	2		2	4	1	2	6	
prosinec	1	1			2	1		
celkem	23	34	29	32	23	37	60	13

Tabulka obsahuje dostupné údaje o poškozeních mechanismů (vozidla, výstražné a předzvěstné vozíky, pracovní stroje) a o zraněních pracovníků ŘSD nebo cizích na dálnicích a rychlostních silnicích ve správě SSUD a SSURS ke dni 29. května 2013. Zachyceny jsou též údaje o drobnějších poškozeních (dveře, zrcátka...) spojených s ohrožením pracovníků a způsobených veřejností při údržbě hlavní trasy, pokud je střediska sdělila. Trasa R 46 je zachycena samostatně bez ohledu na hranice údržby.

Zpracoval:
Michal Prášil
ŘSD – 12 240
29. května 2013

1. Připojení účelové komunikace, která je svým vzhledem a technickými parametry obdobná (srovnatelná) s pozemní komunikací, na níž se napojuje.
 - a. řešení: Standardní označení křižovatky, vyznačení přednosti na všech příjezdech
 - b. příklad: Ul. Aviatická – majetek letiště Praha a.s., ale je nutno řešit mimoúrovňovou křižovatkou
2. Přímé připojení parkovišť a jiných přilehlých obslužných zařízení
 - a. řešení: vyznačení DŽ upravující přednost pouze na tomto připojení, na hlavní PK bez označení (potvrzení obecné úpravy provozu)
3. Připojení účelové komunikace, která svým stavebním provedením neodpovídá provedení hlavní pozemní komunikace
 - a. řešení: umísťují se červené směrové sloupky (Z11c,d,g), které označují vyústění této komunikace; sloupky se umísťují zpravidla do tělesa hlavní pozemní komunikace tak, aby byly viditelné ze všech směrů příjezdu
4. Připojení hospodářských sjezdů a jiných míst ležících mimo pozemní komunikaci
 - a. řešení: přednost se nevyznačuje, na hlavní pozemní komunikaci lze vyznačit pomocí Vodicí čáry (V4), je-li na této komunikaci vyznačena

Křížení účelových komunikací navzájem se řídí obecnou úpravou provozu o jízdě křižovatkou