

METODIKA DOPORUČUJÍCÍ POSTUP PRO VYMEZOVÁNÍ PRVKŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO DTM POZEMNÍ KOMUNIKACE

Historie verzí

Verze	Datum vytvoření	Datum schválení/na vědomí KRS DTM	Autor
1.0	04.07.2024		Pracovní skupina MPS DTM
1.1	02.09.2024		Pracovní skupina MPS DTM – po vypořádání přípomínek
1.2	20.09.2024		Pracovní skupina MPS DTM – formální úpravy

Obsah

1.	PRVKY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V DTM	6
1.1.	Úvod.....	6
1.2.	Prvky dopravní infrastruktury – pozemní komunikace	6
2.	OBVOD POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
2.1.	Úvod/účel.....	7
2.2.	Přímé úseky	8
2.3.	Způsob napojení komunikací.....	9
2.4.	Úrovňové křížení	12
2.4.1.	Křižovatky	12
2.4.2.	Okružní křižovatky	18
2.4.3.	Křížení s SVÚ	19
2.5.	Mimoúrovňové křížení	20
2.5.1.	Obvod PK na mostě	20
2.5.2.	Obvod PK v tunelu	26
2.5.3.	Křižovatky	26
2.5.4.	Křížení se SVÚ	28
2.6.	Ostatní prvky na pozemní komunikaci.....	28
2.6.1.	Parkoviště, soukromá parkoviště, odpočívky	28
2.6.2.	Chodníky	30
2.6.3.	Sjezdy, nájezdy.....	35
2.6.4.	Autobusové zálivy, zastávky, točny.....	35
2.6.5.	Oplocení, protihlukové stěny a zábrany, ohradník, obruby v extravilánu a opěrné zdi	38
2.6.6.	Komunikace vedená po jiné stavbě (hráz rybníka aj.).....	39
2.6.7.	Svodidlo, zábradlí.....	40
2.6.8.	Propustky	40
2.6.9.	Stavby zasahující do Obvodu PK (schody, výtahy, rampy, stezka pro cyklisty atd.)	43
2.7.	Městská infrastruktura	44
2.7.1.	Tramvajová doprava	44
2.7.2.	Objekt s průjezdem	44
2.7.3.	Účelové komunikace v areálech:	45
2.7.4.	Obvod PK mimo hranice ZPS	45

3.	OBVOD MOSTU.....	46
3.1.	Úvod/účel.....	46
3.2.	Způsob vymezení Obvodu mostu	46
3.3.	Součásti Obvodu mostu	48
3.3.1.	Římsy, pilíře	48
3.3.2.	Odvodnění	49
3.4.	Specifické příklady	49
3.4.1.	Přesypaný most	49
3.4.2.	Složitější mostní konstrukce	50
4.	OSA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	51
4.1.	ZÁKLADNÍ VARIANTA – úvod/účel.....	51
4.2.	ZÁKLADNÍ VARIANTA – způsob vymezení os	52
4.2.1.	Směrově oddělené jízdní pásy.....	52
4.2.2.	Napojení Os PK	53
4.2.3.	Vymezení Os PK u odbočovacích pruhů.....	54
4.2.4.	Vymezení Os PK u náměstí a parkovišť	55
4.2.5.	Chodníky a cyklostezky	55
4.2.6.	Volné konce os PK.....	55
4.2.7.	Mimoúrovňové jevy.....	56
4.3.	ZÁKLADNÍ VARIANTA – specifické příklady.....	56
4.3.1.	Asymetrické křižovatky.....	56
4.4.	OPTIMÁLNÍ VARIANTA – úvod/účel	57
4.4.1.	Řešení výškopisu úseku.....	57
4.5.	OPTIMÁLNÍ VARIANTA – způsob vymezení os	57
4.5.1.	Možnosti dalšího využití prvku Osa PK.....	58
4.5.2.	Geometrická reprezentace	60
4.6.	OPTIMÁLNÍ VARIANTA – odlišná řešení ve vymezení Os PK od ZÁKLADNÍ varianty ...	62
4.6.1.	Směrově oddělené jízdní pásy	62
4.6.2.	Směrově oddělené jízdní pásy	62
4.6.3.	Odbočovací a připojovací pruhy na pozemních komunikacích	62
4.6.4.	Asymetrické křižovatky.....	62
4.6.5.	Sjezdy a nájezdy k objektům mimo komunikaci	63
4.6.6.	Chodníky a cyklostezky	63
5.	DOPRAVNÍ UZEL SILNIČNÍ SÍTĚ.....	66
5.1.	Úvod/účel.....	66

5.2.	Způsob vymezení Dopravního uzlu.....	66
5.2.1.	Dopravní uzel v křižovatce	67
5.2.2.	Dopravní uzel v přímém úseku	67
5.2.3.	Koncový dopravní uzel.....	68
5.2.4.	Odpočívka	69
6.	OCHRANNÉ PÁSMO POZEMNÍ KOMUNIKACE	70
6.1.	Úvod/účel.....	70
6.2.	Způsob vymezení ochranného pásma	70
6.2.1.	OP PK v místě křížení	71
6.2.2.	OP PK pro oddělené jízdní pruhy	72
6.2.3.	Obvod PK větší než OP PK.....	73
6.2.4.	OP PK dálnice	74
7.	POUŽITÉ ZDROJE	75
8.	Definice zkratk	76
9.	SEZNAM OBRÁZKŮ	77
	PŘÍLOHA č. 1:	80
	PŘÍLOHA č. 2f:	80
10.	PŘÍLOHY	81
	Příloha č. 1 - Opakovaná řešení.....	81
	Příloha č. 2 - Legislativa k prvkům dopravní infrastruktury	84
	2.a) Ustanovení § 2 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	84
	2.b) Ustanovení § 3 až § 7 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	84
	2.c) Ustanovení § 1a odst. 2 a § 2 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	86
	2.d) Ustanovení § 11 až § 15 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	88
	2.e) Ustanovení § 116 zákona č. 283/2021 Sb. Stavební zákon , ve znění pozdějších předpisů:	91
	2.f) Příloha č. 3 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	91
	2.g) Ustanovení § 1 odst. 2 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	97
	2.h) Ustanovení § 4 a § 6 Zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a dále v § 37 odst. 4 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	98

2.i) Ustanovení § 26 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	99
2.j) Ustanovení § 30 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:	99
Příloha č. 3 - Atributy jednotlivých prvků dopravní infrastruktury.....	101

1. PRVKY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V DTM

1.1. Úvod

Dokument doporučuje způsoby řešení ukázkových situací, které mohou nastat při zpracování prvků DI pozemních komunikací pro potřeby DTM. Účelem tohoto dokumentu není postihnout všechny případy, ale být návodnou pomůckou pro řešení obdobných opakovaných situací.

Prvky DI se vymezují zejména z existující kresby ZPS. V případě, že ve stávající kresbě není konkrétní hranice prvku DI vyhodnocena, může se prvek DI od kresby ZPS i odchýlit. Změna či odchýlení od ZPS by mělo být vyhotoveno nad adekvátním geodetickým podkladem (viz zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřictví a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů).

Pokud prvky DI budou odvozeny ze ZPS, musí na sebe navazovat jak zákresem prostorové polohy, tak umístěním ve stejné úrovni (*LEVELU*).

Nejasnosti při vymezení jednotlivých prvků DI je potřeba vždy koordinovat s územně příslušným VSP, který může jakýkoliv prvek DI upravit dle svých pravidel.

Tato metodika nerozporuje dosud vymezené prvky DI v rámci projektů DTM, které byly zpracovány v souladu s předchozími verzemi metodiky. Aktualizace jednotlivých prvků DI dle aktuální verze metodiky je možná, nikoliv nezbytná.

1.2. Prvky dopravní infrastruktury – pozemní komunikace

Vyhláška č. 393/2020 Sb., o digitální technické mapě kraje, ve znění pozdějších předpisů, vymezuje mimo jiné prvky dopravní infrastruktury v rámci silniční dopravy. Konkrétně se jedná o:

- obvod pozemní komunikace,
- obvod mostu,
- osa pozemní komunikace,
- dopravní uzel pozemní komunikace,
- ochranné pásmo pozemní komunikace.

2. OBVOD POZEMNÍ KOMUNIKACE

2.1. Úvod/účel

Obvod pozemní komunikace (*dále jen „Obvod PK“*) je svojí geometrií definovaná plocha a je veden ve 3. třídě přesnosti v poloze i výšce.

Obvod PK zahrnuje těleso a základní vybavení pozemní komunikace v příslušném vlastnictví (*plocha, kde je umístěna stavba pozemní komunikace*). Obvod PK slouží k vymezení ideálních hranic dopravní infrastruktury, pro definici dotčené správy při využití definice ideálního vlastnictví tak, aby správce DI měl definovanou evidenci o prostorovém průběhu spravovaných komunikací, včetně účelových komunikací (*např. chodníky, obslužné komunikace, parkoviště*). To je důležité z pohledu vazby na stavební řád a řešení rekonstrukcí, staveb nových komunikací nebo údržby těch stávajících PK, případně staveb, které jsou DI ovlivněny, nebo je ovlivňují (v ochranných pásmech).

Do Obvodu PK spadají pozemky a stavby nebo jejich části, na nichž je umístěno těleso pozemní komunikace včetně silničního pomocného pozemku.

Objekt Obvod PK se vyhodnocuje na pozemních komunikacích definovaných Zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (*dále jen „Zákon o pozemních komunikacích“*), ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení § 2 - viz kompletní znění legislativy v příloze 2.a):

- a) dálnice (*vlastník stát – správce ŘSD s. p.*),
- b) silnice I. třídy (*vlastník stát – správce ŘSD s. p.*),
silnice II. a III. třídy (*vlastník kraj – správce převážně SUS příslušného kraje*),
- c) místní komunikace I., II., III., IV. třídy (*vlastník obec*),
- d) účelová komunikace (*vlastník obec, právnická nebo fyzická osoba*).

Přesná kategorizace pozemních komunikací je definována v § 3 až § 7 Zákona o pozemních komunikacích – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.b\)](#).

Vlastník pozemní komunikace (*dálnice, silnice nebo místní komunikace*) je povinen dle § 9 odst. 2 Zákona o pozemních komunikacích vést evidenci (*Pasport komunikací*), ve kterém jsou informace o příslušné pozemní komunikaci. Součástí bývají z pravidla i informace o účelových komunikacích. V evidenci (*Pasportu komunikací*) by mělo být uvedeno i očíslování pozemních komunikací, které by mělo odpovídat ustanovení § 2 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (*dále jen „Vyhláška o pozemních komunikacích“*) – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.c\)](#). O zařazení, vyřazení, označení a kategorizaci pozemní komunikace rozhoduje příslušný stavební úřad nebo Ministerstvo dopravy ČR na základě správního úkonu, k němuž podává podnět vlastník pozemní komunikace.

O účelových komunikacích nemusí být vedena evidence (*Pasport komunikací*), tudíž pro vymezení Obvodu PK je nutné mít dokumentaci stavby nebo je nezbytná konzultace s VSP.

V katastru nemovitostí lze najít pozemky pod stavbou komunikace, jejich hranice však nelze zaměňovat s obvodem dotčené pozemní komunikace. Snaha je, aby vlastník dálnic, silnic, místních a účelových komunikací byl i vlastníkem pozemků pod pozemní komunikací. Podkladem pro vymezení Obvodu PK je zejména ZPS.

Pokud dochází k editaci stávajících nebo k vymezení nových prvků DI, vždy je vhodné s VSP komunikace projednat způsob vymezení. Při změnách v místech napojení různých VSP nebo editorů neexistuje princip nadřazenosti a místo napojení je nezbytné z důvodu návaznosti kresby koordinovat. Napojení prvků, ukončení prvků DI na hranici správního celku (kraj) nemusí přesně respektovat hranici správního celku.

Při vymezení Obvodu PK se postupuje dle ustanovení § 11, § 12, § 13, § 14 a § 15 Zákona o pozemních komunikacích – viz [kompletní znění legislativy v příloze 2.d\)](#)

2.2. Přímé úseky

- extravilán nebo intravilán území bez obruby
pozn. intravilán dle ustanovení § 116 zákona č. 283/2021 Sb., Stavební zákon – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.e\)](#)
 - obvod pozemní komunikace je vymezen vnější hranou příkopů, patou násypu, nebo vnější hranou zářezu.

Obrázek 1: Silniční pozemek v extravilánu



- intravilán území s obrubou
 - pokud existuje obruba, je hranicí obvodu pozemní komunikace
 - pokud obruba neexistuje, vyhodnotí se Obvod PK obdobně jako v extravilánu

Obrázek 2: Silniční pozemek v intravilánu



- v případě, že v extravilánu nebo intravilánu není část vozovky ohraničena obrubníky a není zde příkop, násyp nebo hrana zářezu, bude vyhodnocena hranice obvodu DI pouze po kraji vozovky/zpevněné krajnici nebo neexistuje-li jiná přirozená hranice cca 2,5 - 3,0 m od kraje vozovky/zpevněné krajnice (pro umístění příkopu jiného zařízení stavby). Tento způsob vymezení je nutné vždy konzultovat s VSP.

Obrázek 3: Vymezení obvodu PK bez obrubníků a bez příkopu



Pokud není stanoveno jinak, tak uvedená pravidla platí i pro chodníky a cyklostezky, obecně pro účelové komunikace.

V případě souběhu pozemních komunikací, popřípadě dráhy a pozemní komunikace, si při řešení Obvodu PK můžeme pomoci zásadami týkajícími se odvodnění, tj. z které stavby odvodnění primárně stahuje vodu, tak k té odvodnění přiřadíme. V případě existence příkopu mezi pozemními komunikacemi nebo dráhou a pozemní komunikací, je potřeba vždy řešit s VSP. V případě, kdy je evidentní, že příkop řeší odvodnění pouze jedné stavby, bude příkop zahrnut k této stavbě.

2.3. Způsob napojení komunikací

Napojení komunikací v křižovatkách se řeší podle Přílohy č. 3 Vyhlášky o pozemních komunikacích – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.f\).](#)

Ukázka základního řešení je na *Obrázek 4*.

Obvody PK se v jedné úrovni umístění (LEVEL) nepřekrývají.

Pravidla uvedená ve Vyhlášce o pozemních komunikacích se týkají určení hranice mezi pozemními komunikacemi vyšší a nižší kategorie nebo třídy v oblasti křižovatek, včetně zaústění účelových komunikací, **přičemž za hlavní komunikaci se považuje pozemní komunikace většího dopravního významu dle označení (např. D4, I/16), tj. vyšší kategorie nebo třídy.**

Pozn.: Z důvodu intenzity dopravy může být určena komunikace nižší kategorie nebo třídy jako hlavní (větší dopravní význam je řešen správním rozhodnutím příslušného stavebního úřadu, jako úprava dopravního značení).

Obrázek 4: Základní řešení napojení obvodů PK



Určení hranice mezi obvody PK (schéma křižovatek a připojení) je blíže popsáno v kapitolách [2.4.](#) a [2.5.](#)

Obrázek 5: Vícečetné napojení obvodů PK



Napojení místních komunikací na krajské, resp. napojení komunikací nižší kategorie na komunikace vyšší kategorie, které byly pořízeny v odlišném časovém horizontu, na sebe navazují způsobem zobrazeným na *Obrázek 6*, tzn. vymezení obvodu komunikace vyšší kategorie svým vymezením umožňuje/zakládá možnost návaznosti komunikace nižší kategorie (viz *Obrázek 7*). Pokud tomu tak není, a situace to vyžaduje, je nutná spolupráce VSP/editorů DI k nápravě napojení.

Obrázek 6: Napojení obvodu PK místní komunikace



Obrázek 7: Zákres obvodu vyšší kategorie komunikace bez existence vymezení obvodu PK nižší kategorie



2.4. Úrovňové křížení

Kapitola se zabývá úrovňovým křížením pozemních komunikací navzájem. Křížení se železnicí a vodními toky je řešeno v jedné z následujících kapitol – viz ustanovení § 1 odst. 2 Vyhlášky o pozemních komunikacích – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.g\).](#)

2.4.1. Křižovatky

Určení hranice mezi pozemními komunikacemi navzájem a mezi nimi a nemovitostmi (*schéma křižovatek a připojení*) je obsahem přílohy č. 3 Vyhlášky o pozemních komunikacích (*viz Obrázek 1 - Obrázek 8*).

Pravidla pro napojení komunikací:

1. Vyšší x nižší třída
Komunikace nižší třídy se napojuje do průběžně probíhající komunikace vyšší třídy (*viz Obrázek 8 - Obrázek 12*).
2. Shodné třídy (*označení min. jedné komunikace není ukončeno v křižovatce*)
Rozhodující je označení (číslování) komunikací (*viz Obrázek 9 - Obrázek 11, Obrázek 13, Obrázek 14*).
3. Shodné třídy (*označení všech komunikací je ukončeno v křižovatce*)
Rozhodující je dopravní značení, z kterého je zřejmý průběh hlavní a napojení vedlejší komunikace, tj. hlavní a vedlejší komunikace dle dopravního značení.
4. Větve úrovňových křižovatek se dle § 10 Zákona o pozemních komunikacích přiřazují ke komunikaci nižší kategorie nebo třídy. V případě složitějších křižovatek s nejasnostmi, co je větví a co jízdním pruhem, použít ULS (uzlový lokalizační systém) - (*viz Obrázek 15*).

V intravilánu, kde jsou obruby, je napojení vedlejší komunikace řešeno pouze rovným zákresem po hranici průjezdného profilu (*viz Obrázek 10, Obrázek 11, Obrázek 14*).

Pozn.: Předpokládá se, že komunikace vyšší kategorie a třídy je hlavní komunikací.

Křižovatka typu „X“:

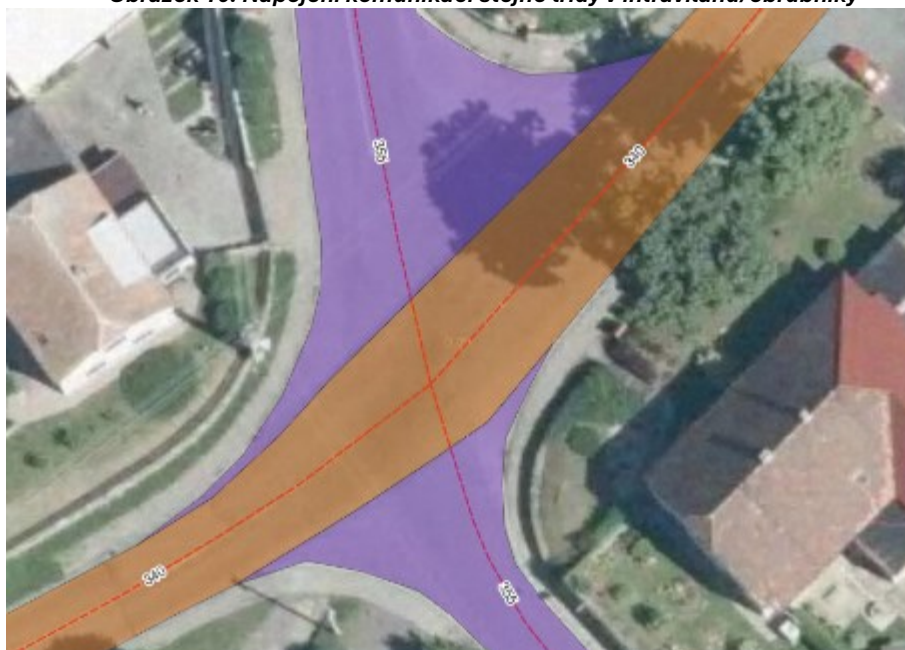
Obrázek 8: Napojení komunikací vyšší a nižší třídy v extravilánu



Obrázek 9: Napojení komunikací stejné třídy v extravilánu/bez obrub, s propustky



Obrázek 10: Napojení komunikací stejné třídy v intravilánu/obrubníky



Obrázek 11: Napojení komunikací stejné třídy v intravilánu/obrubníky (stejný vlastník)



Křižovatka typu „T“:

Obrázek 12: Základní řešení křižovatky typu „T“



V případě typu křižovatky „T“, kdy se jedná o stejnou třídu komunikací a u vymezení obvodu PK se zohlední dopravní značení (viz Obrázek 13), tzn. prostor křižovatky ponechat v obvodu PK průběžně (*hlavní*).

Obrázek 13: Obvody PK v křižovatce „T“ dle označení PK



**Obrázek 14: Napojení komunikací stejné třídy (intravilán – v obrubách)
– obvody PK dle označení PK (bez ohledu na dopravní značení – hlavní x vedlejší)**



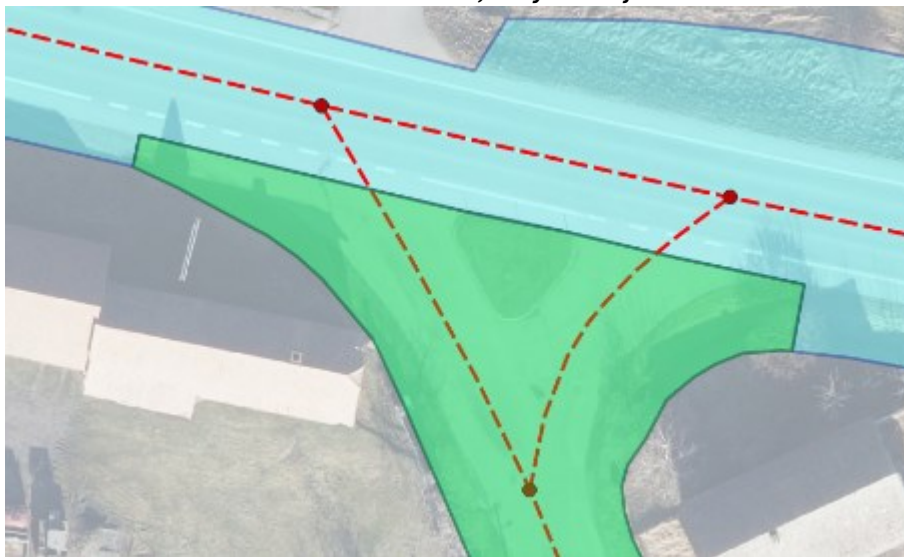
Využití pravidla hlavní a vedlejší komunikace dle dopravního značení (viz Obrázek 15)

Obrázek 15: Napojení komunikací stejné třídy – oddělení Obvodu PK upravuje přednost v jízdě



V případě středních dělících pásů, ostrůvků je vhodné zahrnout je do obvodu (Obrázek 16), pokud nestanoví VSP jinak.

Obrázek 16: Řešení Obvodu PK, který zahrnuje vnitřní ostrůvek



Složitější typ křižovatky

Obrázek 17: Složitější křižovatka – Obvody PK (osy ilustrativní, uzly jsou z ULS (uzlový lokalizační systém))



2.4.2. Okružní křižovatky

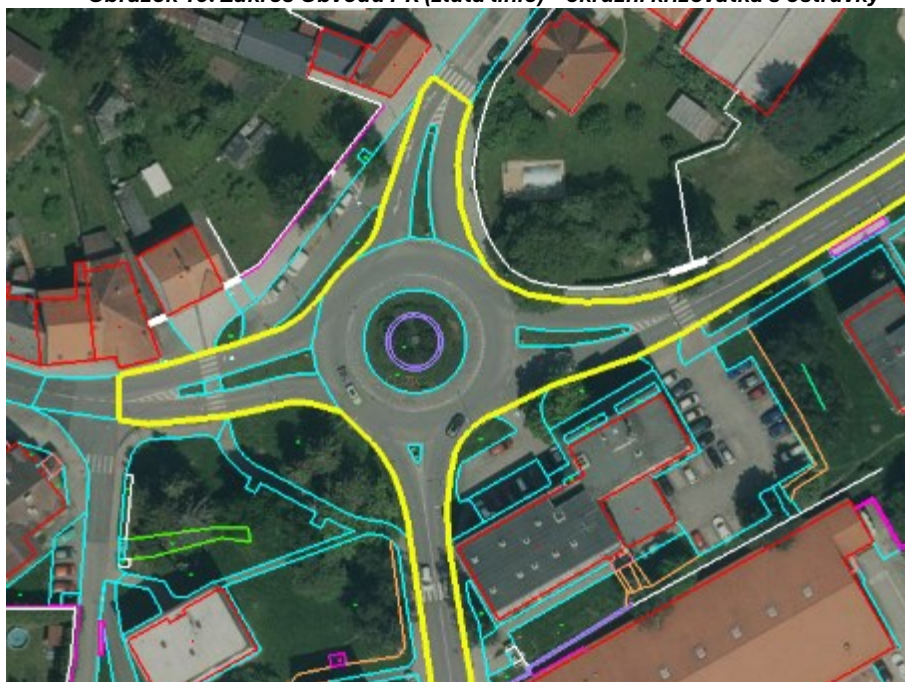
Do Obvodu PK patří celá okružní křižovatka včetně větví po místo, kde silnice přechází „v přímý úsek“, tzn. napojení silnice na okružní křižovatku se ukončí v místě hranice křižovatky. Část přilehlých zakružovacích oblouků je součástí okružní křižovatky.

Okružní křižovatky náleží k silnici vyšší třídy.

Obrázek 18: Základní řešení Obvodu PK u okružní křižovatky



Obrázek 19: Zákes Obvodu PK (žlutá linie) – okružní křižovatka s ostrůvky



2.4.3. Křížení s SVÚ

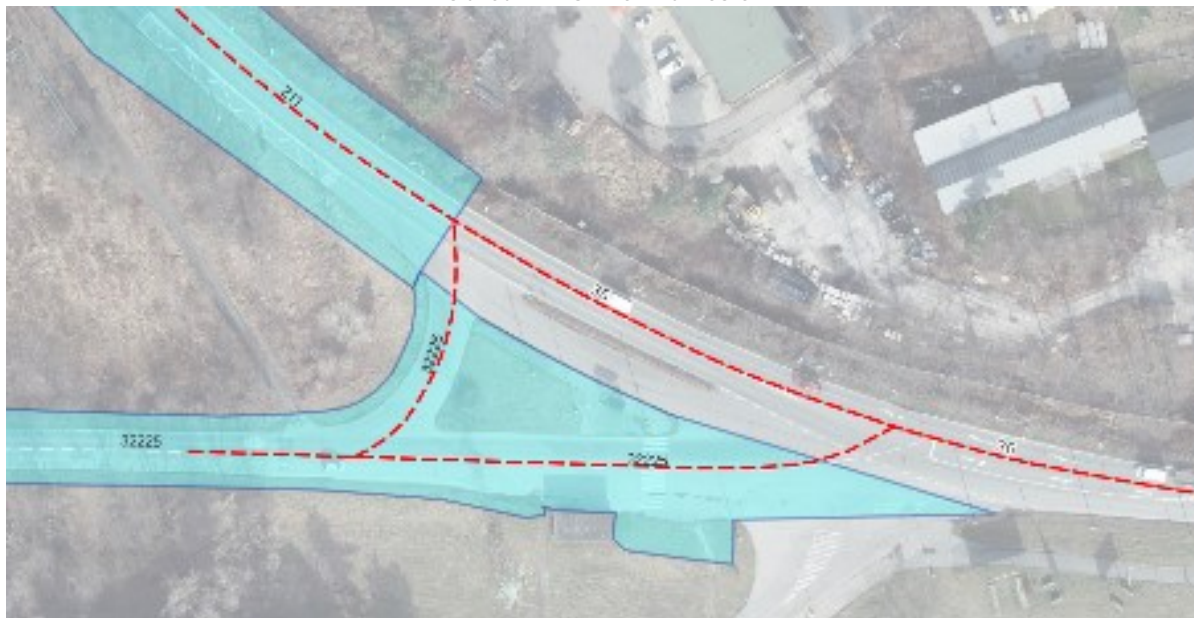
Vymezená území ŘSD a SŽ mají měkké hranice a za účelem vytvoření obvodu PK nižších instancí (*kraj, obec*) v nich lze vyhodnotit prvky DI, a to např. pro účely případného narovnání vlastnictví či správy staveb. Jedná se například o situaci souběhu drážního tělesa se zemním tělesem silniční stavby, které nemají vyřešené majetkové přiřazení.

Při vymezení obvodů PK v návaznosti na SVÚ SŽ a ŘSD se v místech křížení s těmito územími upřednostňuje řešení obvodu dráhy (SŽ) a Obvodu PK (ŘSD).

Dálnice a silnice I. tř. (ŘSD)

V místech křížení s Obvody PK nižších tříd bude postupováno dle této metodiky.

Obrázek 20: Vynechán Obvod PK silnice I. třídy., stávající stav krajské silnice vyhovuje napojení ŘSD, Obvod PK ŘSD není zakreslen



Železniční přejezd

Obvod dráhy a další náležitosti jsou definovány v § 4 a § 6 Zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a dále v § 37 odst. 4 Zákona o pozemních komunikacích – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.h](#)).

Ve většině případů byl Obvod PK vymezen dle doporučení předchozí metodiky (k datu 12/2023) i ve vymezeném území SŽ, konkrétně jde o místa železničních přejezdů, kdy se v rámci Obvodu PK zahrnuje plocha vozovky komunikace přes přejezd tak, aby objekt Obvodu PK nebyl přes železnici dělen. V rámci následujících řešení se však doporučuje situaci řešit rozdělením obvodu přes železnici a napojit objekt „Železniční přejezd“, což umožňuje drážní DI, v níž objekt Železniční přejezd existuje (*viz Obrázek 21*).

Obrázek 21: Obvod PK rozdělen a vložen objekt Železniční přejezd



2.5. Mimoúrovňové křížení

Obvod PK je veden jak pro zemní těleso, tak pro most či tunel (*oddělené plochy v atributu LEVEL – úroveň umístění objektu*).

2.5.1. Obvod PK na mostě

Na mostě se pro vymezení šířky doporučuje zahrnout do Obvodu PK prostor mezi římsami (*většinou půjde o vozovku včetně odvodnění*). V případě podélného vymezení je plocha Obvodu PK ohraničena dilatacemi (*pokud existují*) nebo plochou mostní konstrukce (*spojnice konců levé a pravé římsy*). Obvod PK na zemním tělese je třeba připojit na základě pravidel pro tvorbu Obvodu PK (*dle pravidel pro intravilán a extravilán*) k obvodu na mostu. Obvod PK mimo most zahrnuje půdorysně prostor zemního tělesa svahových kuželů a dopojí se tak na obvod PK na mostu (*včetně odvodnění*).

Obrázek 22: Obvod PK v okolí mostu a na mostě (extravilán)

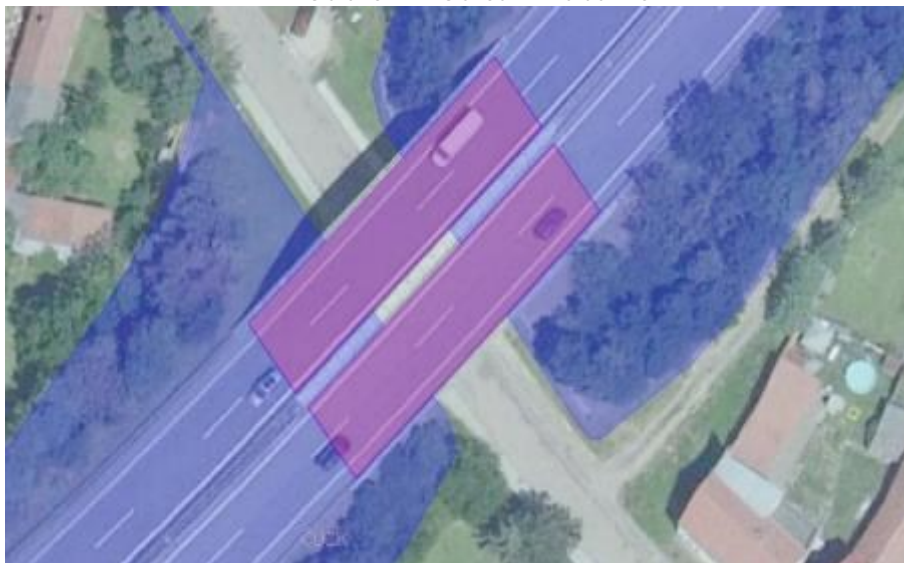


Obrázek 23: Obvod PK v okolí mostu a na mostě (intravilán/jen Obvod PK mezi obrubami)

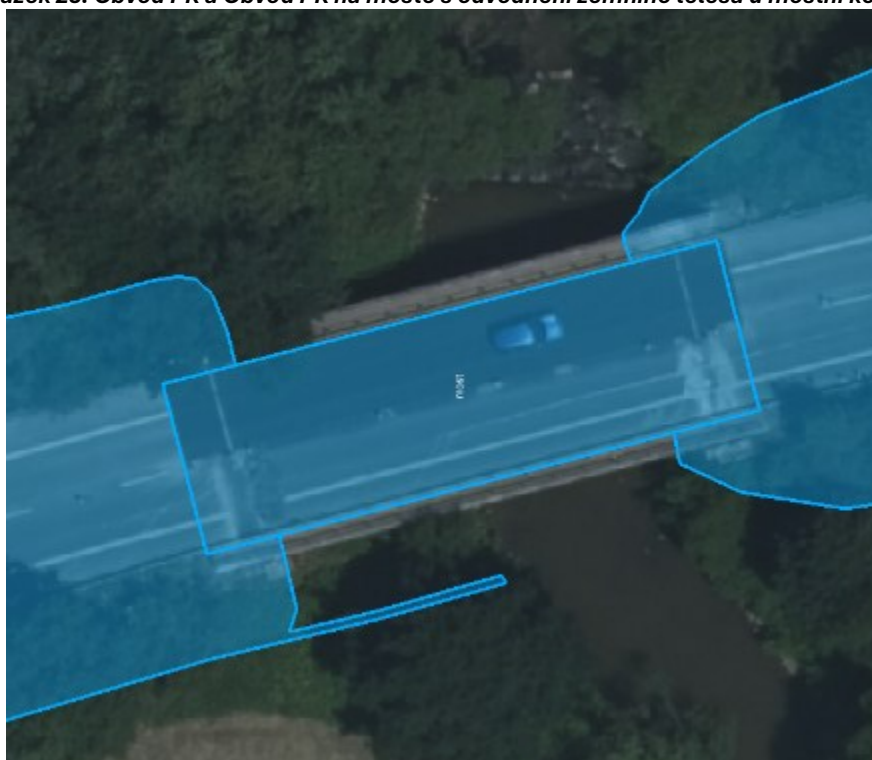


Řešení ploch Obvodů PK na dálničním tělese. Plochy se nepřekrývají. Pro každý jízdní pás je samostatný most – příčně oddělen římsami, podélně dilatacemi nebo plochou mostní konstrukce (viz Obrázek 24).

Obrázek 24: Obvod PK na dálnici



Obrázek 25: Obvod PK a Obvod PK na mostě s odvodnění zemního tělesa u mostní konstrukce



Přesypaný most

Obrázek 26: Ukázka přesypaného mostu



Specifickým případem jsou přesypané mosty, kde se doporučuje vymezit prostor mezi římsami mostu včetně částí násypu nad konstrukcí mostu.

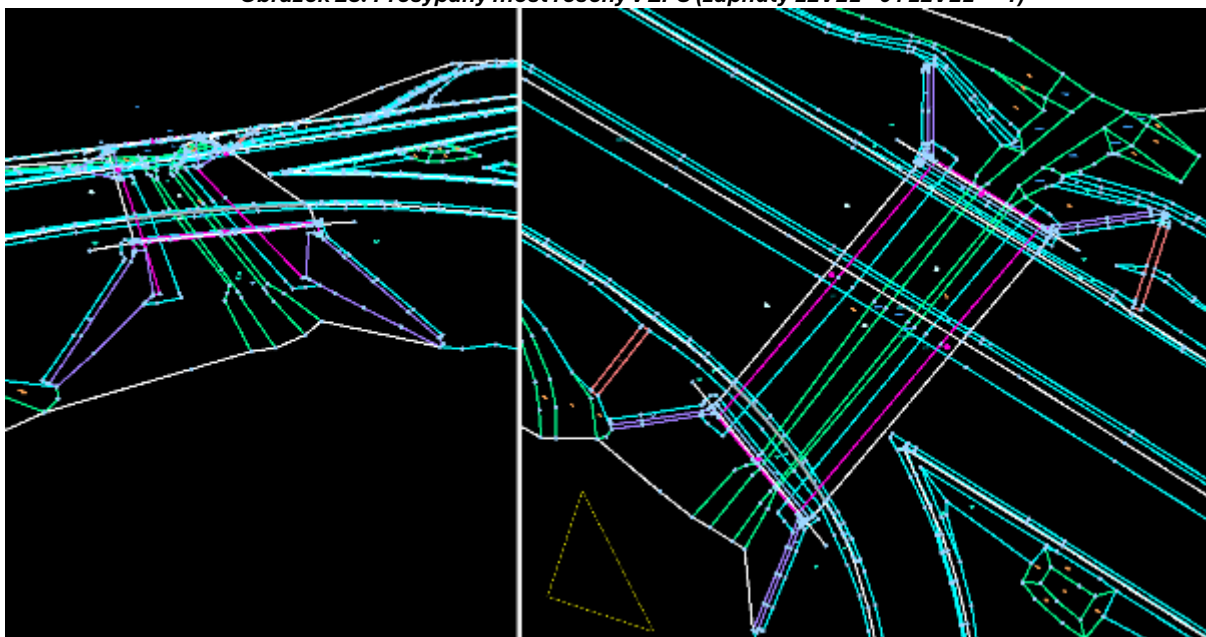
Obrázek 27: Přesypaný dálniční most



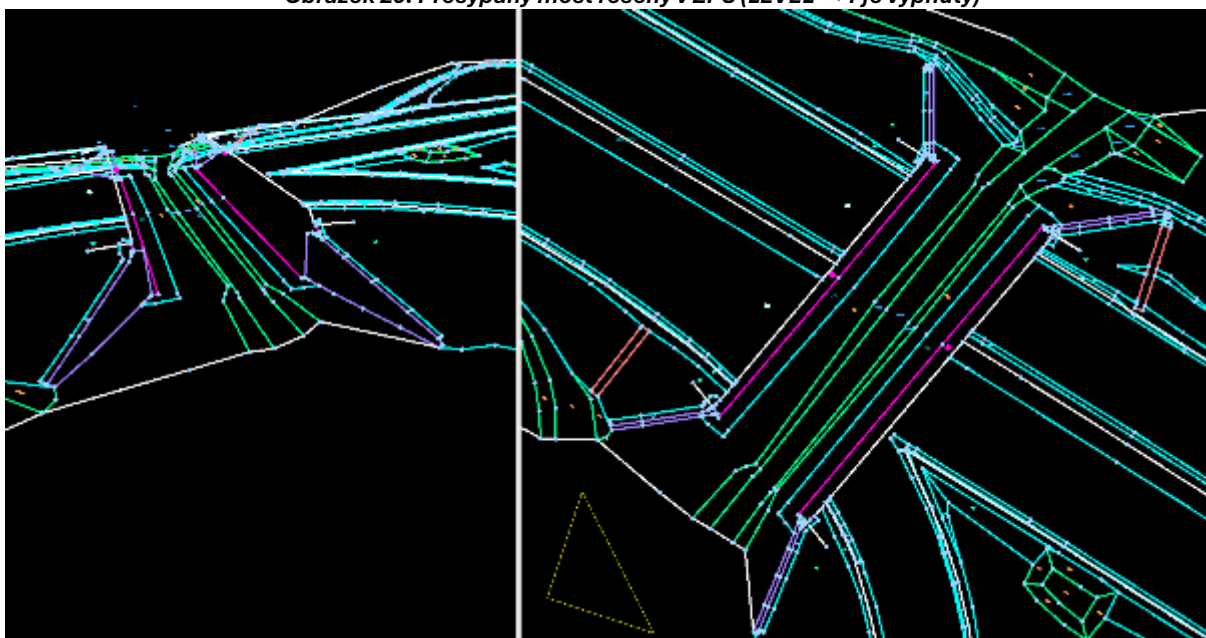
Obrázek 27 zobrazuje přesypaný dálniční most, který není dělen ve středním dělícím pásu, je samostatný a nese i jedno číslo označení. Řešení vymezení Obvodu PK je příčně mezi mostními římsami, tj. včetně zelených pásů a vozovky, a podélně je vymezeno začátkem a koncem mostních říms (obdobně jako plocha mostní konstrukce).

Obrázek 28 - Obrázek 31 znázorňuje vymezení Obvodu PK na přesypaném mostě včetně zobrazení příslušné ZPS.

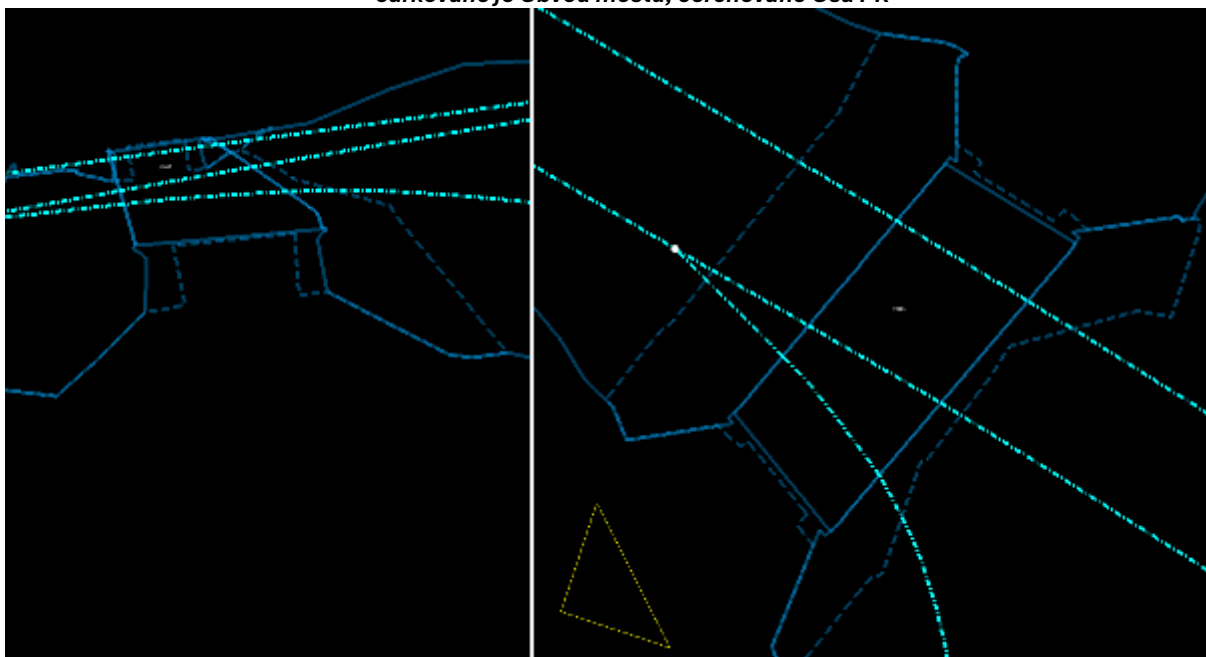
Obrázek 28: Přesypaný most řešený v ZPS (zapnutý LEVEL= 0 i LEVEL= +1)



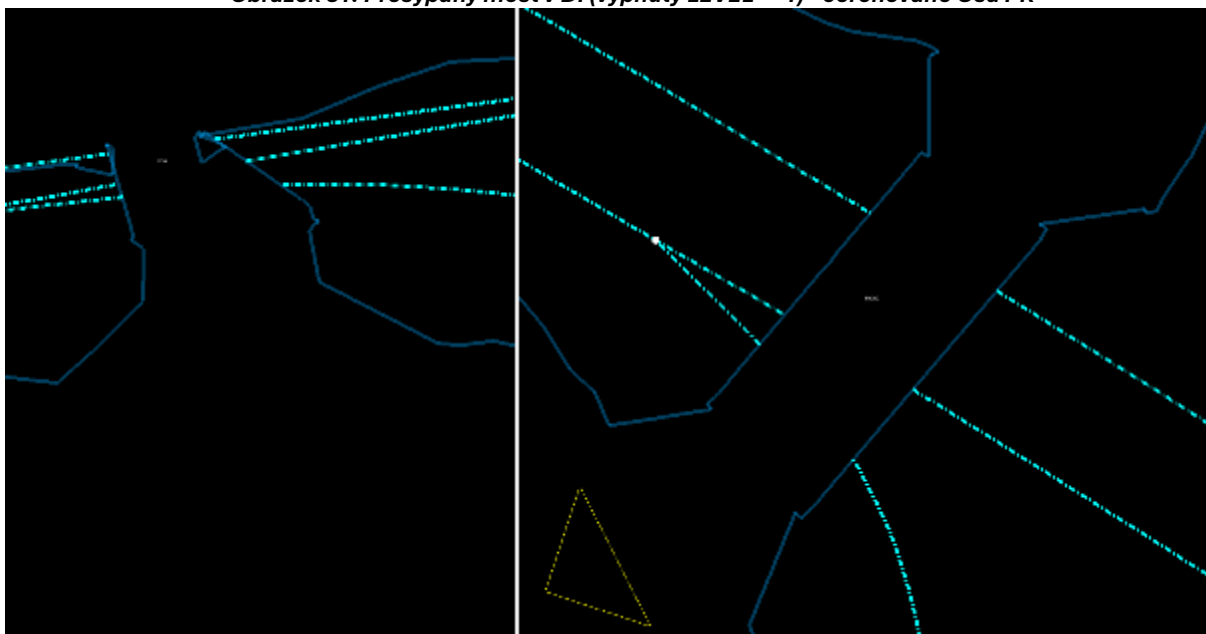
Obrázek 29: Přesypaný most řešený v ZPS (LEVEL= +1 je vypnutý)



**Obrázek 30: Přesýpaný most řešený v DI (zapnutý LEVEL= 0 i LEVEL= +1),
čárkovaně je Obvod mostu, čerchovaně Osa PK**



Obrázek 31: Přesýpaný most v DI (vypnutý LEVEL= +1) - čerchovaně Osa PK



2.5.2. Obvod PK v tunelu

Tunel je dopravní stavba, která vede pod zemí skrz krajinnou vyvýšeninu, pod mořem, říčním tokem či městem. Obvykle slouží pro silniční, kolejovou nebo pěší dopravu.

Obvod PK v tunelu je v příčném řezu řešen jako provozní plocha tunelu, od ostění k ostění (prvek ZPS).

Obrázek 32: Obvod PK v tunelu



2.5.3. Křižovatky

Dálniční mimoúrovňová křižovatka

V některých případech je plocha mimoúrovňové křižovatky tvořena jedním Obvodem PK (viz Obrázek 33).

Obrázek 33: Dálniční mimoúrovňová křižovatka – Obvod PK



Obrázek 34: Dálniční mimoúrovňová křižovatka včetně Obvodu PK na mostě (včetně vyznačení Obvodu mostu – čárkovaně)



2.5.4. Křížení se SVÚ

Mimoúrovňové křížení se SVÚ je vždy řešeno přemostěním, nadjezdem, podjezdem. Vymezení Obvodu PK je popsáno v kapitole 2.5.1. Vymezuje se v plném rozsahu v rámci rozdílné úrovně (*level 0, level 1*).

2.6. Ostatní prvky na pozemní komunikaci

2.6.1. Parkoviště, soukromá parkoviště, odpočívky

Parkoviště

a) Stát/Kraj (dálnice, silnice I., II. a III. tř.)

Parkovací stání (podélná/kolmá) se nezahrnují do Obvodu PK, který se vymezuje v dané šíři průjezdného profilu (tzn. šířka vozovky s krajnicí navazujících úseků) - viz Obrázek 35.

Obrázek 35: Parkovací stání nejsou součástí Obvodu PK



b) Obec (místní komunikace)

Rozhodujícím faktorem pro konstrukci Obvodu PK je vlastnictví PK a současně Rozhodnutí příslušného stavebního úřadu o určení kategorie a třídy PK. Záznamy v pasportu komunikací musí reflektovat dokumentaci při nabytí PK a Rozhodnutí SSÚ.

Přilehlá parkoviště oddělená stavebně od plochy vozovky (*obrubu apod.*) se do Obvodu PK nezahrnou.

Přilehlá parkoviště, pokud nejsou samostatnými místními komunikacemi, jsou součástí místních komunikací. Přednostně je Obvod PK definován mezi obrubami, tedy podélné parkování, pokud není jasně vyznačeno, je součástí Obvodu PK (ČSN 73 6110).

Obrázek 36: Podélné parkoviště součástí vozovky – Obvod PK mezi obrubníky



Parkoviště ve vlastnictví vlastníka komunikace a nezařazená v Pasportu komunikací nejsou součástí Obvodu PK (viz Obrázek 37).

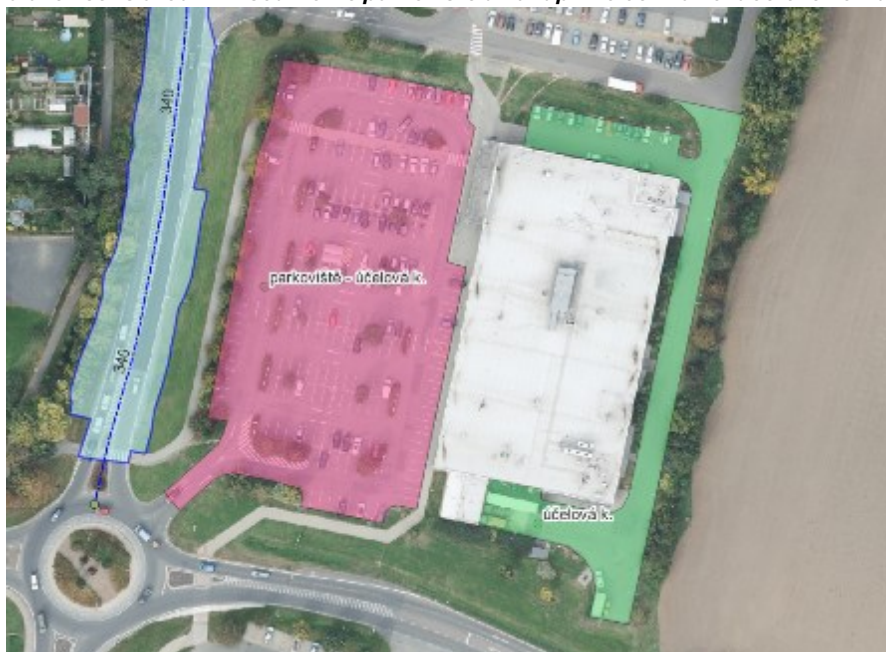
Obrázek 37: Parkoviště mimo Obvod PK



Soukromá parkoviště

Soukromá parkoviště lze jako Obvod PK vymezit VSP pouze v případě, že jsou účelovou komunikací. Jedná se např. o parkoviště u nákupních center, nemocnic, příp. firemní parkoviště.

Obrázek 38: Obvod PK – soukromé parkoviště u nákupního centra vč. účelové komunikace



Odpočívky

Odpočívku zahrnujeme do Obvodu PK. Napojení odpočívky na silnici není křižovatkou. Často bývají odpočívky ohraničeny oplocením, které může být hranicí Obvodu PK. Odpočívku definuje Vyhláška o pozemních komunikacích v § 26 - [viz kompletní znění legislativy v příloze č. 2.i\).](#)

2.6.2. Chodníky

Chodník je místní komunikace IV. třídy nebo účelovou komunikací. V případě stejného vlastníka souběžných komunikací (*např. souběh komunikace a chodníku – viz Obrázek 39*) je rozhodující jejich zařazení dle Pasportu komunikací.

V případě shodné třídy komunikací může být chodník vymezen jako součást Obvodu PK. V případě odlišných tříd komunikací nebo odlišného vlastníka bude chodník, jako místní komunikace IV. tř., vymezen samostatným Obvodem PK. **Rozhodující je zařazení dle Pasportu komunikací.**

Obrázek 39: Ilustrativní souběh dvou komunikací (souběh komunikace a chodníku)



Řešení souběhu chodníku na tělese komunikace v případě odlišného vlastníka nebo třídy komunikace (viz Obrázek 40 - Obrázek 42).

Obrázek 40: Řešení 1 – vymezení Obvodu PK vlastníkem komunikace, tj. včetně jednoho svahu a při respektování obruby souběžného chodníku jiného vlastníka



Obrázek 41: Řešení 2 - vymezení Obvodů PK vlastníkem komunikací při odlišné třídě, resp. každý Obvod PK si zvlášť vymezuje konkrétní vlastník



Obrázek 42: Řešení 3 - Obvod PK je z důvodu zahrnutí obou svahů řešen dvěma polygony, mezi něž je vložen Obvod PK pro chodník



Chodník na mostě

Chodník, který nepřísluší k průběžné komunikaci, resp. je zařazen do jiné třídy komunikace, se před mostem přimyká, přes most probíhají obě komunikace souběžně a za mostem jsou opět nezávislé na sobě. V rozsahu přemostění bude chodník a souběžná komunikace vymezeny samostatnými Obvody PK na mostě, tj. v úrovni umístění 1 (*LEVEL 1*), čímž nedojde k překryvu ploch ve stejném umístění (*komunikace pod mostem má LEVEL 0*).

Obrázek 43: Modelová situace – půdorys, pohled



Obrázek 44: Návrh řešení – Obvody PK

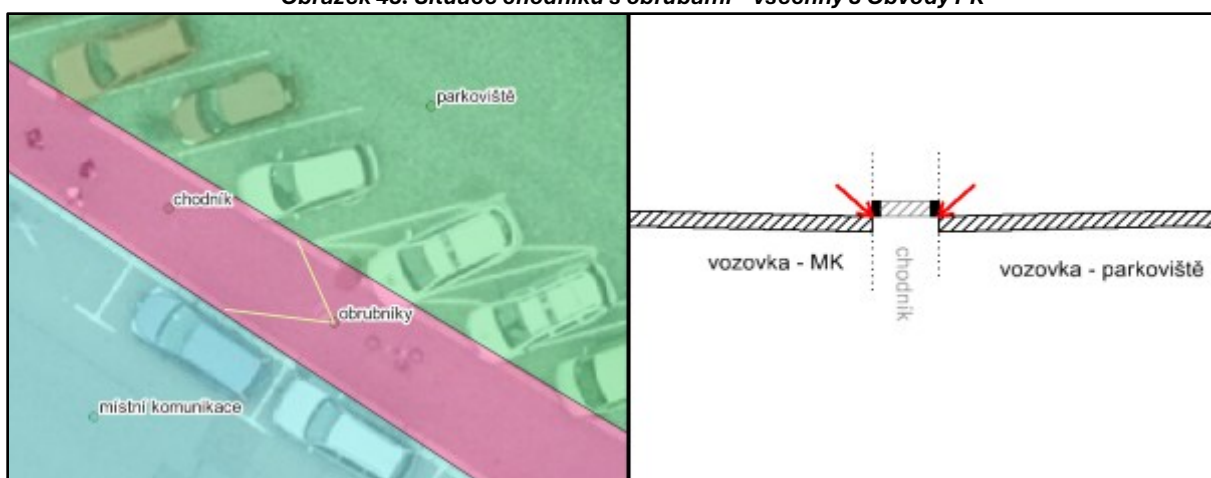


Chodník v návaznosti na místní a účelové komunikace

Pojetí vymezení Obvodu PK na místních a účelových komunikacích může být v určitých výjimečných případech odlišné od základních pravidel, ale vždy musí být v souladu s Pasportem komunikací.

V případě, že v Pasportu komunikací jsou komunikace, souběžný chodník a přilehlé parkoviště (*charakter místní nebo účelové komunikace*) určeny jako tři samostatné komunikace (*stejně třídy nebo odlišné*), bude vozovka, resp. parkoviště, ohraničené obrubou a chodník ohraničený tou samou obrubou vymezen jako tři samostatné Obvody PK, přičemž obrubníky budou součástí Obvodu PK chodníku. Plochy Obvodů PK komunikace, chodníku a parkoviště na sebe navazují.

Obrázek 45: Situace chodníku s obrubami – všechny 3 Obvody PK



Obdobně by byl postup zvolen i v případě, že chodník nebude oddělen obrubou, ale např. odlišnou skladbou materiálu nebo vodorovným dopravním značením, ale vždy v souladu s Pasportem komunikací.

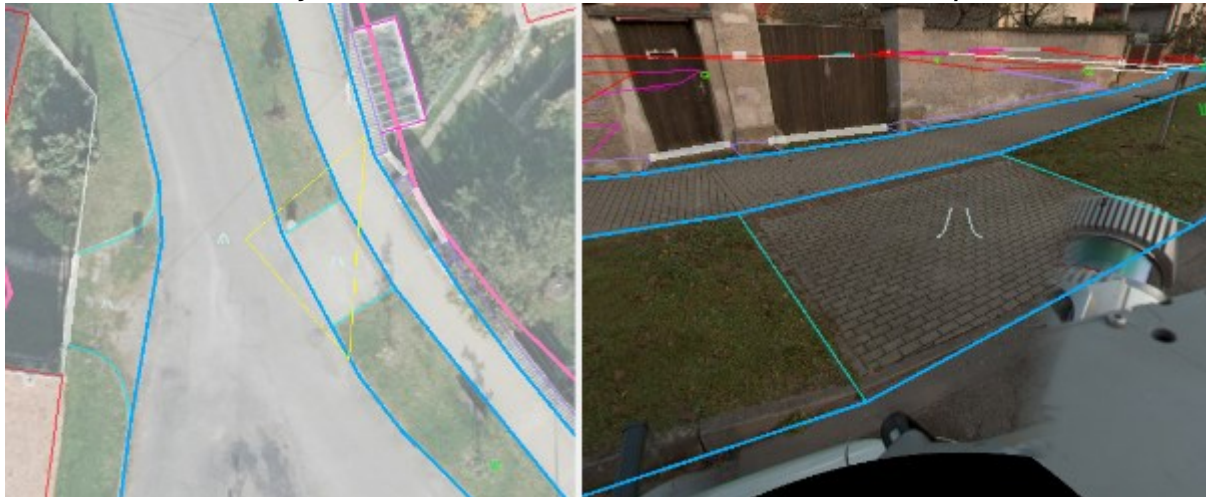
Obrázek 46: Možné členění ploch komunikací v obci – pohled



Chodník bez návaznosti na místní a účelové komunikace

V případě oddělení chodníku, např. pásmem zeleně, je možné jej vymezit jako samostatný Obvod PK, ale vždy v souladu s Pasportem komunikací.

Obrázek 47: Vymezení Obvodů PK a odděleného chodníku od komunikace pásem zeleně.



2.6.3. Sjezdy, nájezdy

Dle § 14 odst. 2 písm. a) Zákona o pozemních komunikacích nejsou sjezdy nebo nájezdy na sousední nemovitosti součástí Obvodu PK.

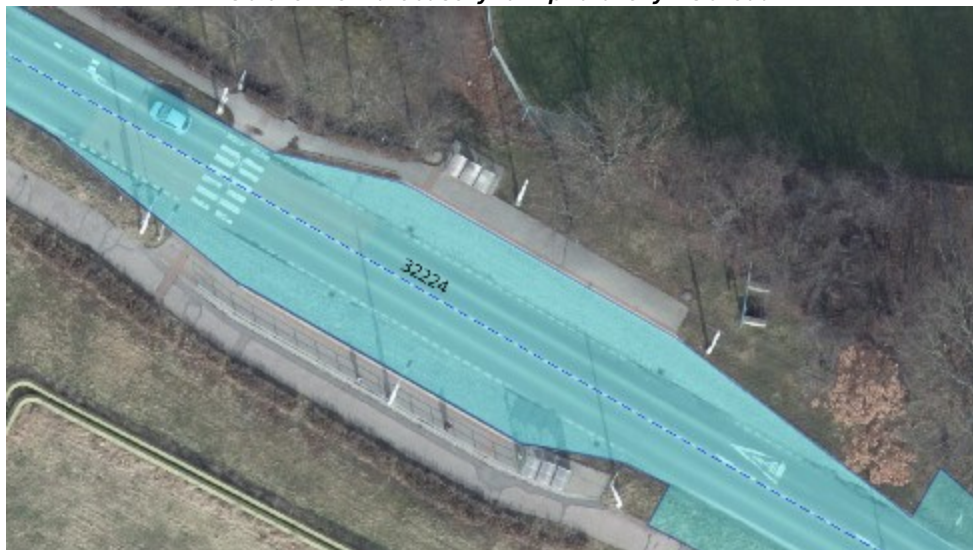
O zahrnutí sjezdů a nájezdů do Obvodu PK, např. v extravilánu, může rozhodnout VSP.

2.6.4. Autobusové zálivy, zastávky, točny

Autobusové zálivy

U zařazení zálivu (viz Obrázek 48, Obrázek 49) do Obvodu PK záleží mj. na typu autobusové zastávky (*linková, hromadná doprava*).

Obrázek 48: Autobusový záliv přidružený k Obvodu PK



Obrázek 49: Autobusový záliv pro hromadnou dopravu oddělený ostrůvkem a nezahrnutý do Obvodu PK



Autobusové zastávky

Dle § 14 odst. 2 písm. b) Zákona o pozemních komunikacích nejsou čekárny linkové osobní dopravy a hromadné veřejné dopravy součástí Obvodu PK.

Obrázek 50: Autobusová zastávka



a) Stát/Kraj (dálnice, silnice I., II. a III. tř.)

Čekárny linkové osobní dopravy a hromadné veřejné dopravy nejsou součástí Obvodu PK (viz Obrázek 50 – červeně vymezeno).

b) Obec (místní komunikace)

Čekárny linkové osobní dopravy a hromadné veřejné dopravy lze dle rozhodnutí VSP vymezit jako součást Obvodu PK (viz Obrázek 50 – modře vymezeno).

Autobusové točny

Autobusové točny nejsou součástí Obvodu PK (viz Obrázek 51 – odděleno červeně).

Obrázek 51: Vyřazení Obvodu PK v místě točny



Finální rozhodnutí patří VSP.

2.6.5. Oplocení, protihlukové stěny a zábrany, ohradník, obruby v extravilánu a opěrné zdi

Oplocení, protihlukové stěny a zábrany

Oplocení v blízkosti terénní hrany lze při vymezení Obvodu PK určit jako hranice Obvodu PK namísto terénní hrany. Konečné rozhodnutí je v kompetenci VSP (např. dle předpisů ŘSD je definováno odsazení Obvodu PK od oplocení o 0,5 m).

Oplocení, tzn. i vzrostlý (v terénu zřejmý a udržovaný) živý plot, je vymezuujícím prvkem pro Obvod PK.

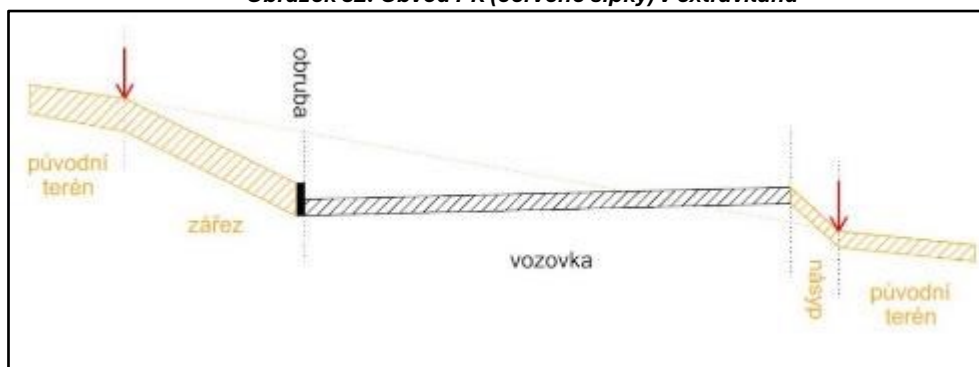
Ohradník

Ohradník je dočasné oplocení, které není vymezuujícím prvkem pro Obvod PK.

Obruby v extravilánu

V extravilánu obruba vždy netvoří hranici Obvodu PK, tzn. že se zahrne zářez i násyp až po hranici původního terénu (viz Obrázek 52).

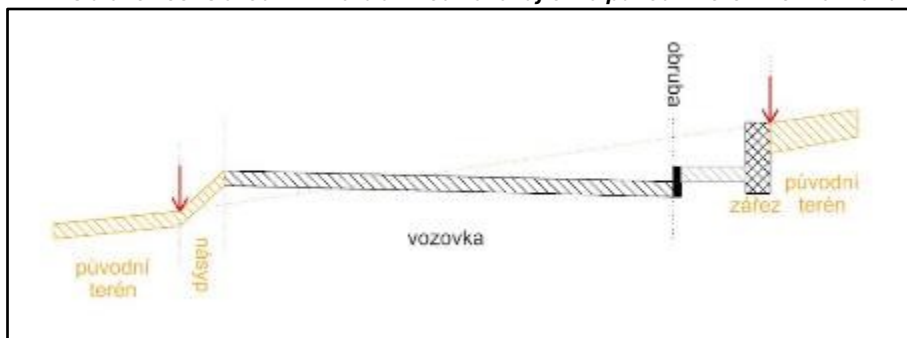
Obrázek 52: Obvod PK (červené šipky) v extravilánu



Opěrné a zárubní zdi

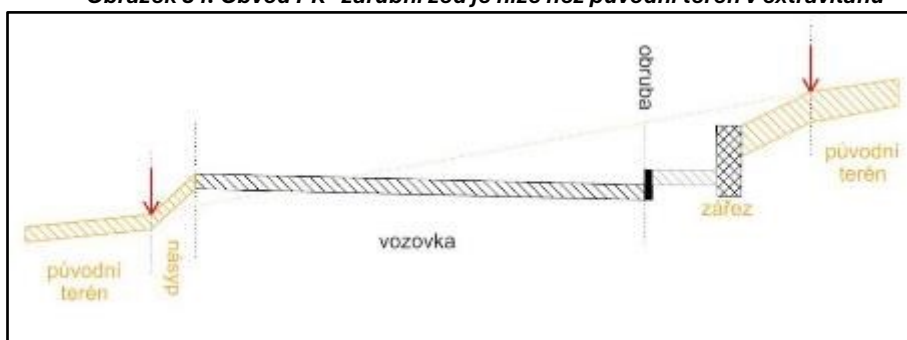
Opěrná, zárubní zeď tvoří hranici Obvodu PK v případě, že výška zdi odpovídá výšce původního terénu (viz Obrázek 53).

Obrázek 53: Obvod PK – zárubní zeď navazující na původní terén v extravilánu



Opěrná/zárubní zeď netvoří hranici Obvodu PK v případě, že výška zdi je nižší než výška původního terénu. V tomto případě tvoří Obvod PK hrana původního terénu, přesněji hrana zářezu je nad zdí. (viz Obrázek 54 - vyznačeno červenými šipkami).

Obrázek 54: Obvod PK – zárubní zeď je níže než původní terén v extravilánu



2.6.6. Komunikace vedená po jiné stavbě (hráz rybníka aj.)

Dle § 12 odst. 2 Zákona o pozemních komunikacích je součástí Obvodu PK pouze konstrukce vozovky, jestliže je uložena přímo na konstrukci jiné stavby (vodního díla, metra, haly, garáží).

Obrázek 55: Řešení Obvodu PK po hrázi rybníka



2.6.7. Svodidlo, zábradlí

Dle § 12 odst. 1 písm. d) Zákona o pozemních komunikacích jsou součástmi PK mj. zábradlí a svodidla, s výjimkou průjezdního úseku, kde jsou součástmi pouze na mostních objektech (§ 14 odst. 1 písm. a), takže mohou v odůvodněných případech tvořit hranici Obvodu PK (ojediněle lze svodidlem či zábradlím vymezit Obvod PK na hrázi vodního díla).

2.6.8. Propustky

Propustek je stavební objekt v tělese nebo pod tělesem komunikace s libovolným tvarem průřezu a kolmou světlostí otvoru do 2,00 m, sloužící k převedení průtoku povrchových vod do recipientu, terénní sníženiny, tůně či jiného protierozního a protipovodňového opatření. Propustek včetně říms a přilehlých vtokových a výtokových objektů je součástí Obvodu PK.

Obrázek 56: Obvod PK připojující se komunikace, vč. souvisejícího propustku



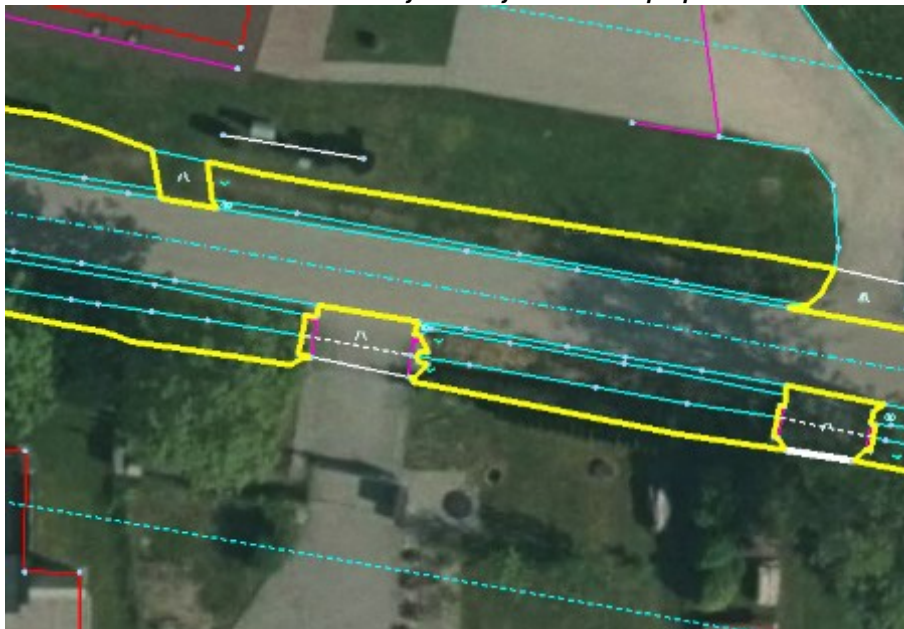
Propustek vedený pod sjezd/nájezd na přilehlý pozemek v extravilánu je vymezen jako součást Obvodu PK.

Obrázek 57: Obvod PK včetně propustku v rámci sjezdu/nájezdu v extravilánu



Dle § 12 odst. 6 Vyhlášky o pozemních komunikacích zajišťuje vlastník sjezdu nebo nájezdu řádnou údržbu celého připojení včetně propustku. S odkazem na uvedené ustanovení není v intravilánu sjezd/nájezd na přilehlý pozemek, a to včetně propustku, vymezen jako součást Obvodu PK.

Obrázek 58: Obvod PK v rámci sjezdu/nájezdu včetně propustku v intravilánu



Propustek pod komunikací, který neslouží pro odvodnění komunikace (*drobný vodní tok*), je součástí Obvodu PK pouze v případě, že je součástí související stavby komunikace (*násep*). Čelo propustku za chodníkem bude součástí Obvodu PK v případě, že propustek slouží k odvodnění komunikace a Obvod PK bude vymezen dalším polygonem (viz Obrázek 59).

Obrázek 59: Obvod PK – propustek dělený chodníkem, který neslouží k odvodnění komunikace



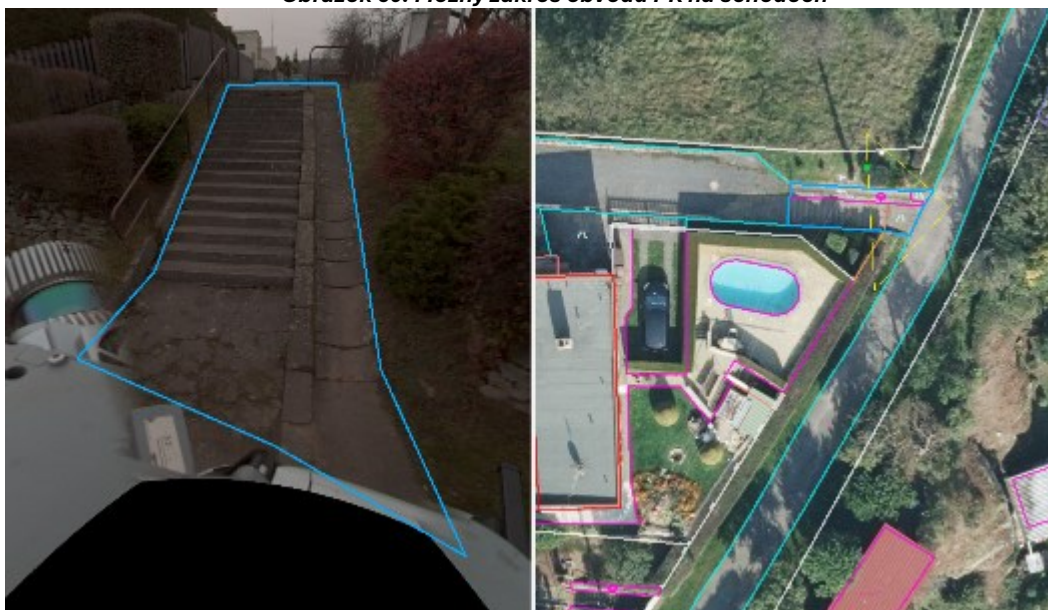
2.6.9. Stavby zasahující do Obvodu PK (schody, výtahy, rampy, stezka pro cyklisty atd.)

Samostatná stezka pro cyklisty je podle své povahy a umístění buď místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací, a tedy je vymezena samostatným Obvodem PK. Jízdní pruh nebo pás pro cyklisty je součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn.

Schody

Schody vymezené v Pasportu komunikací jako součást místní komunikace lze zahrnout do Obvodu PK jako celek, včetně odvodnění.

Obrázek 60: Možný zakres obvodu PK na schodech

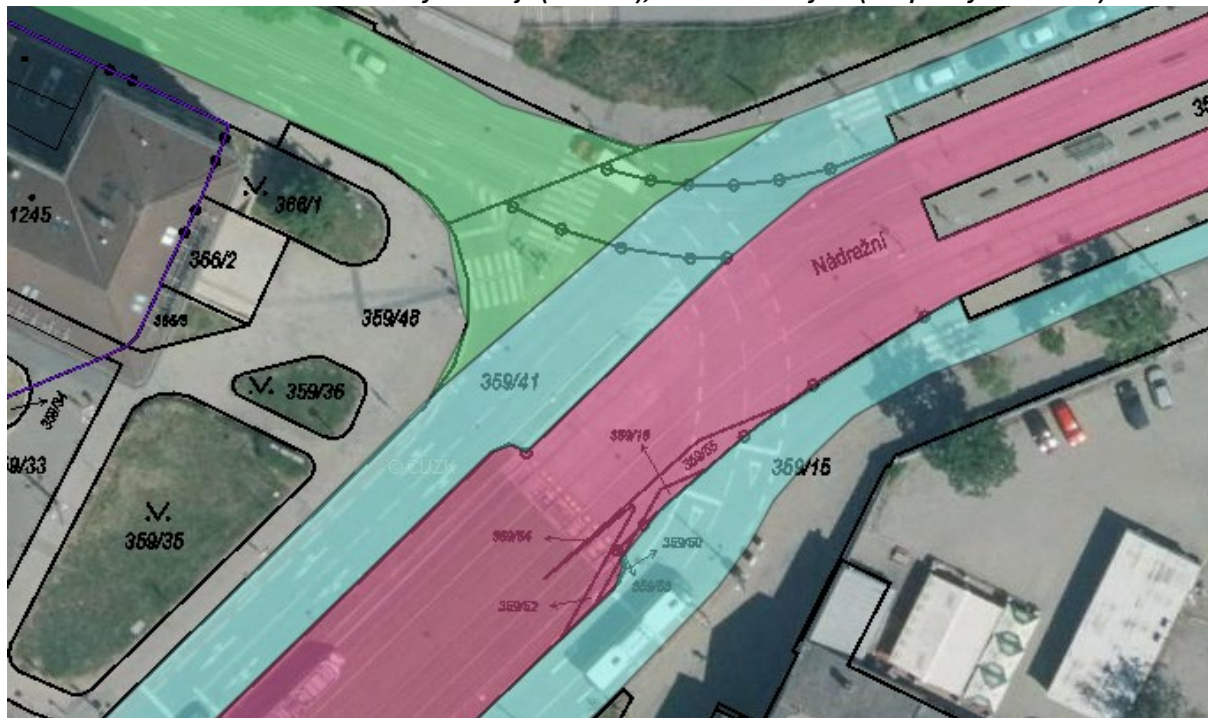


2.7. Městská infrastruktura

2.7.1. Tramvajová doprava

Obvod dráhy, vč. tramvajové, je nadřazen Obvodu PK. Vymezení Obvodu PK realizovat po domluvě s VSP. Uveden jeden z příkladů řešení.

Obrázek 61: Obvod dráhy tramvaje (červeně), ostatní Obvody PK (bez překryvné funkce)



2.7.2. Objekt s průjezdem

Obrázek 62: Obvod PK bude tvořen jedním polygonem před, za i pod budovou (LEVEL 0)



2.7.3. Účelové komunikace v areálech:

Pro vymezení Obvodu PK v areálech může být podkladem dokumentace stavby, z které bude patrné vymezení účelových komunikací. V ostatních případech je nezbytná konzultace s VSP a bude postupováno obdobně jako u vymezení Obvodu PK, tj. dle obrub, hranic zpevněného povrchu vozovky apod.

Obrázek 63: Ukázka situace v areálu



2.7.4. Obvod PK mimo hranice ZPS

Obvod PK lze vymežit mimo hranice ZPS, a to v případě, že chybí zaměření hranice v ZPS, která je v terénu zřejmá. Úpravy lze provádět nad vhodnými geodetickými podklady, ověřenými AZI. Za správnost nese zodpovědnost vlastník.

Obrázek 64: Obvod PK vymezen mimo hranici ZPS – chybí zakres hranice mezi silnicí II. třídy a navazující místní komunikací (vyznačeno červeně)



3. OBVOD MOSTU

3.1. Úvod/účel

Obvod mostu je svojí geometrií plocha a je veden ve 3. třídě přesnosti v poloze i výšce.

Obvod mostu zahrnuje všechny stavební objekty související se stavbou mostu (opěra, podpěra, mostní zeď, mostní kužele, mostovka, chodníky, revizní zařízení, ochranné štíty a sítě na nich a příslušenství mostu, tj. zábradlí, svodidlo apod.). Výsledný objekt je tvořen logickým spojením těchto prvků po jejich vnějším obvodu, tzn. že Obvod mostu je tvořen co nejjednodušší obvodovou křivkou kolem všech vnějších součástí objektu.

Pro účely vzniku ucelené informace o umístění a rozsahu jednotlivých mostů se mapují silniční mosty, mosty a lávky pro pěší a cyklisty, přechody pro volně žijící živočichy a mosty sdružené (kombinované).

3.2. Způsob vymezení Obvodu mostu

Obvod mostu lze definovat jako plochu, která zahrnuje všechny stavební prvky a příslušenství, tj. souhrn všech prvků mostu tak, aby mohl stát sám o sobě. Vyčnívající příslušenství mostu (např. svodidla nebo dlážděné odvodnění mostu) jsou součástí Obvodu mostu.

Podkladem pro vymezení Obvodu PK je zejména ZPS. **Úroveň umístění mostu je stanovena na základě odvození od řešení okolních objektů, z čehož je zřejmé, že most na komunikaci vždy něco přemostuje, a tedy úroveň umístění Obvodu mostu bude minimálně o jednu úroveň umístění (level) větší než objekty pod mostem.**

Obvod mostu je tvořen lomenou linií, která při zobrazení 2D tvoří jednoduchý obrazec.

Obrázek 65: Obvod mostu (červeně) v náspu překlenuje řeku v rovině (svahy pod mostem jsou korytem řeky)



Obrázek 66: Obvod mostu (vč. říms, zábradlí, opěrných zídek)

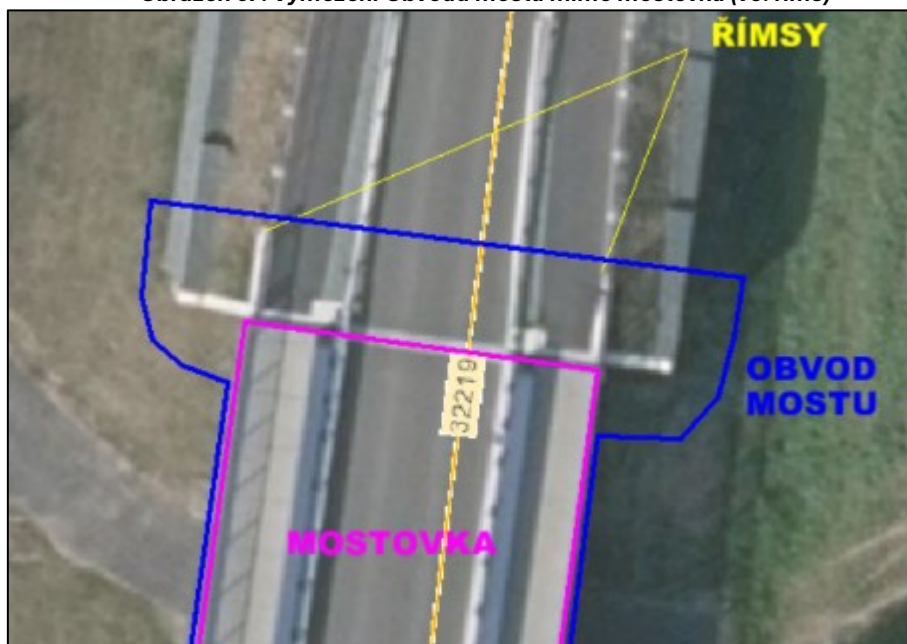


3.3. Součásti Obvodu mostu

3.3.1. Římsy, pilíře

Řešení Obvodu mostu, kde je součástí mostovka s přesahem tak, aby byly zahrnuty i římsy (mostní vybavení) mimo mostovku.

Obrázek 67: Vymezení Obvodu mostu mimo mostovku (vč. říms)



Most (Obrázek 68) je nad železnicí, je umístěn v zářezu, a tedy svahové kužely nejsou zahrnuty do Obvodu mostu.

Obrázek 68: Řešení obvodu mostu nad železnici



3.3.2. Odvodnění

Vyčnívající odvodnění je součástí Obvodu mostu.

Obrázek 69: Do Obvodu mostu je zahrnuto i odvodnění – čárkovaně



3.4. Specifické příklady

3.4.1. Přesýpaný most

Obrázek 70: Obvod mostu přesýpaného mostu – ZPS + ortofoto – modrá plocha



3.4.2. Složitější mostní konstrukce

Obrázek 71: Obvod mostu složitější konstrukce – ZPS + ortofoto – modrá plocha



4. OSA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Vymezení osy pozemní komunikace (dále jen „Osa PK“) je možné ve dvou variantách:

a. ZÁKLADNÍ varianta (viz kap. č. 4.1. – 4.3.1.)

V základní variantě vymezení Os PK jsou splněny zákonné požadavky.

b. OPTIMÁLNÍ varianta (viz kap. 4.4. – 4.6.6.)

Optimální varianta umožní širší využitelnost dat a je v souladu s doporučením Metodiky pořizování dat digitální technické mapy ČÚZK (ČÚZK-023938/2024):

V rámci pořizování dat DI by mělo být cílem i plné zajištění kompatibility pořizovaných dat DI s již dostupnými datovými zdroji o DI, které jsou na kraji již provozovány nebo mají vazby na další organizace a jejich IS v této oblasti (jedná se například o Krajské či obecní pasportní systémy, Národní dopravně-informační centrum ŘSD, Operační řízení integrovaného záchranného systému, Ministerstvo dopravy a Ministerstvo vnitra). Tj. zejména doplnění příslušných vazebných identifikátorů a dodržení příslušných standardů pro tato data (ČSN EN ISO 20524 - ČSN EN ISO 20524-1 - Inteligentní dopravní systémy – Geografické datové soubory (GDF) GDF5.1 - Část 1: Mapová data nezávislá na aplikaci sdílená mezi více zdroji a ČSN EN ISO 20524-2 - Inteligentní dopravní systémy – Geografické datové soubory (GDF) GDF5.1 - Část 2: Mapová data používaná v automatizovaných systémech řízení, kooperativních ITS a multimodální dopravě).

Volba varianty způsobu pořizování prvku Osa PK záleží na VSP a měla by být stanovena v zadávací dokumentaci, v implementačním projektu apod. Z pohledu aktuální právní úpravy jsou obě varianty přípustné.

4.1. ZÁKLADNÍ VARIANTA – úvod/účel

Osa PK je liniový prvek a je veden ve 3. třídě přesnosti v poloze i výšce. Osa PK se stanovuje hlavně pro účel odvození dalších prvků DI (dopravní uzel silniční sítě, ochranné pásmo pozemní komunikace).

Osa PK leží typicky v ose příčného řezu, který bývá většinou symetrický. Pokud si představujeme trasu jako prostorovou křivku v místě střední dělicí čáry, osa je pak průmětem této čáry do vodorovné roviny.

Osa PK je svislý průmět trasy do vodorovné roviny, v níž znázorňuje její směrové vedení, neboť určuje, vedle vrcholových úhlů tečnového mnohoúhelníku, také délky průmětu jejich stran.

Dle ČSN 73 6101 je osa silnice nebo dálnice polohově umístěna:

- na jednopruhových a dvoupruhových silnicích uprostřed jejich průběžného (nerozšířeného) jízdního pásu,
- na třípruhových silnicích uprostřed jejich průběžné (nerozšířené) vozovky,
- na směrově rozdělených silnicích a dálnicích uprostřed středního dělicího pásu, je-li každý z obou dopravních směrů veden v samostatné trase, umístí se osa každého z obou směrových pásů zpravidla

do osy jejich průběžných (nerozšířených) jízdních pásů. Změna polohy os se provede odskokem v příčném profilu, ve kterém je začátek odpojení jízdních pásů.

Vymezení osy PK se řídí Pasportem komunikací, který je zákonnou povinností, nebo po konzultaci s VSP – viz podrobněji kapitola 2.1.

4.2. ZÁKLADNÍ VARIANTA – způsob vymezení os

Osa PK je generována jako osa objektu "pozemní komunikace (provozní plocha)", tzn. odvozený objekt pozemní komunikace – odvozeno od zaměření hran vozovky.

Obecně jsou pro určení Osy PK brány v úvahu průběžné jízdní pásy. Zálivy, dopravní stíny a místa pro parkování nejsou pro stanovení Osy PK brány do úvahy.

4.2.1. Směrově oddělené jízdní pásy

Pro oddělené jízdní pásy dělicím pásem nebo obdobnými technickými opatřeními (svodidla, lana, výškově oddělený tramvajový pás, ostrůvek) se vymezují Osy PK samostatně.

Obrázek 72: Oddělené jízdní pruhy dopravním ostrůvkem



Pokud směrové oddělení pokračuje i za křižovatkou, probíhá směrově oddělené vedení i přes křižovatku.

Obrázek 73: Ukázka směrově odděleného vedení před i za křižovatkou



4.2.2. Napojení Os PK

U napojení Os PK odlišných VSP se postupuje podle následujících pravidel:

- jednotlivé Osy PK musí navazovat,
- do Osy PK vyšší kategorie bude vložen lomový bod linie tak, aby bylo možné napojit Osu PK nižší kategorie (viz Obrázek 74),
- v případě, že je jako první vymezována Osa PK nižší kategorie, bude osa ukončena až v místě předpokládaného napojení na Osu PK vyšší kategorie (tj. Osa PK přesáhne hranici obvodu této PK) – (viz Obrázek 75),
- napojení je vždy potřeba konzultovat mezi oběma VSP.

Obrázek 74: První je vymezována Osa PK vyšší kategorie s vloženým lomovým bodem linie



Obrázek 75: První je vymežována Osa PK nižší kategorie, kdy osa končí až v křižovatce



4.2.3. Vymezení Os PK u odbočovacích pruhů

Odbočovací a připojovací pruhy v křižovatkách

Osy PK u odbočovacích, resp. připojovacích, pruhů se vymežují samostatně pouze tam, kde jsou odděleny dopravním ostrůvek či jiným opatřením (např. zábradlí, svodidlo), nikoliv vodorovným dopravním značením.

Obrázek 76: První je vymežována Osa PK nižší kategorie, kdy osa končí až v křižovatce



Odbočovací a připojovací pruhy na pozemních komunikacích

U odbočujícího, resp. připojujícího pruhu, který pokračuje po určitou vzdálenost souběžně s hlavní komunikací (typicky odbočovací pruhy před sjezdy z dálnic), se Osa PK daného úseku odpojuje v místě, ve kterém je začátek odpojení jízdního pruhu.

4.2.4. Vymezení Os PK u náměstí a parkovišť

Osy PK u náměstí jsou reprezentovány liniemi, které vystihují tvar a směr procházejících PK. Osy PK u parkovišť jsou reprezentovány pomocí hlavních průjezdních PK.

Obrázek 77: Ukázka reprezentace náměstí (vlevo) a parkoviště (vpravo)



4.2.5. Chodníky a cyklostezky

Osy PK místních komunikací IV. třídy (chodník, pěší zóny nebo cyklostezka) se vymezují vždy v případě, že jsou stavebně odděleny od silniční komunikace a jsou samostatně vymezeny v pasportu komunikací.

U os chodníků, pěší zón, které jsou určeny prioritně pro chodce, a cyklostezek se vymezí Osa PK bez jízdního pruhu (tedy počet jízdních pruhů 0).

4.2.6. Volné konce os PK

Volné konce Os PK se vyskytují nejčastěji v intravilánu nebo na okraji zastavěného území (např. konec pozemní komunikace bez další návaznosti nebo při existenci reálné bariéry – svodidla, zeď, plot atd.).

Obrázek 78: Konec Osy PK z důvodu reálné bariéry



4.2.7. Mimoúrovňové jevy

V případě mimoúrovňového křížení se Osa PK se dělí na samostatné úseky, které jsou rozděleny odlišnou úrovní (LEVEL) – např. komunikace na povrchu v úrovni 0 a přemostění v úrovni +1.

Obrázek 79: Osa PK na přemostění v úrovni +1 (LEVEL 1)



4.3. ZÁKLADNÍ VARIANTA – specifické příklady

4.3.1. Asymetrické křižovatky

U asymetrických křižovatek se Osy PK vymezují dle dopravního značení, ze kterého je zřejmé, zda se jedná o jeden dopravní celek.

Obrázek 80: Ukázka asymetrické křižovatky



4.4. OPTIMÁLNÍ VARIANTA – úvod/účel

Osa PK je liniový prvek a je veden ve 3. třídě přesnosti v poloze i výšce. Protože základní účel DTM plní jiné prvky (ZPS, Obvod PK), lze jeho reprezentaci přizpůsobit agendám souvisejícím s dopravou či správou DI a tím významně zvýšit využitelnost dat DTM.

Metodika v optimální variantě popisuje prvek Osa PK v kontextu tzv. dopravního síťového grafu. Dopravní síťový graf je struktura, která umožní v daném území modelovat dopravní toky na pozemních komunikacích, a to v podrobnosti a s ohledem na přesnost, kterou zajišťuje polohopis DTM.

Pozn.: Pokud již byla část dopravní infrastruktury v rámci projektů DTM zpracována v souladu s předchozími verzemi metodiky, není to v rozporu s vyhláškou DTM – je však vhodné do budoucna provést v rámci aktualizacího procesu postupnou harmonizaci dle této varianty a dosáhnout tak širší využitelnosti prvku Osa PK.

4.4.1. Řešení výškopisu úseku

Osa PK nese výškový údaj – její geometrie je definována jako 3D linie.

Výšku nesou všechny existující uzly a lomové body. Dále jsou pro potřebu reálnější 3D reprezentace doplněny body tak, aby **průběh osy vystihoval 3. tř. přesnosti**.

Výškový údaj bude získán interpolací z existujících zaměřených bodů ZPS, které reprezentují provozní plochu komunikace, příp. jinou plochu definující povrch komunikace. Alternativně může být výškový údaj získán z mračna bodů pořízeného ve 3. tř. přesnosti.

Výjimečně, pro úseky, kde neexistuje ZPS nebo je ZPS v 9. tř. přesnosti, bude výškový údaj získán na základě interpolace bodů výškového modelu DMR 5G. V tomto případě bude výšková přesnost ve třídě 9.

4.5. OPTIMÁLNÍ VARIANTA – způsob vymezení os

Způsob vymezení prvku DI Osa PK v optimální variantě vychází z faktu, že Osa PK je prvek virtuální, který na rozdíl od ZPS nemá v realitě fyzický otisk („footprint“). Jelikož se vždy bude jednat o interpretaci reality, jeho reprezentace může být přizpůsobena konkrétním potřebám.

Úsek grafu je reprezentován osou pozemní komunikace; **Osa PK je tak základním prvkem dopravního síťového grafu.**

Dopravní síťový graf je tvořen jednotlivými úseky pozemní komunikace, které na sebe navazují v uzlech a vytvářejí tak grafovou strukturu.

Obrázek 81: Osa PK tvořící dopravní síťový graf. Navazující úseky se stýkají ve společném bodě (tj. uzlu sítě)



Úsek pozemní komunikace (reprezentovaný Osou PK) představuje liniovou reprezentaci pozemních komunikací vhodných pro pohyb různých typů vozidel či chodců. Tvoří ji:

- Úseky komunikací pro veřejný pohyb motorových vozidel (dálnice, silnice, místní komunikace).
- Samostatné komunikace pro pohyb chodců a cyklistů (chodníky, pěší a cyklistické stezky).
- Účelové komunikace, zejm. ty, které slouží jako přístupové cesty k objektům bydlení, hospodářským objektům, do rekreačních oblastí, k objektům sportovišť či k jinak významným objektům.

4.5.1. Možnosti dalšího využití prvku Osa PK

Pro účely plnění povinností, které ukládá editorům údajů, tj. vlastníkům a správcům komunikací, vyhláška DTM (Vyhláška č. 393/2020 Sb., o digitální technické mapě kraje, ve platném znění), lze tuto metodiku využít pro omezený rozsah komunikací (př. jen místní a účelové komunikace konkrétní obce) a tedy nedocielit uceleného síťového grafu všech pozemních komunikací v daném území; pro zajištění plné funkčnosti, snadnější koordinace a systematické aktualizace napříč všemi zainteresovanými subjekty (stát, kraje, obce, soukromí vlastníci) by bylo vhodné do budoucna směřovat ke kompletnímu pokrytí sítě komunikací na území ČR jediným bezešvým grafem, který bude zahrnovat všechny komunikace všech vlastníků, které jsou veřejně přístupné a plní dopravní funkci – tj. slouží k přístupu k objektům bydlení a infrastruktury. Jednotný graf by měl tedy zahrnovat:

- Dálnice a silnice I. tř. ve vlastnictví státu.
- Silnice II. a III. tř. ve vlastnictví kraje.
- Místní komunikace ve vlastnictví obcí.
- Účelové komunikace ve vlastnictví obcí.

- Veřejně přístupné účelové komunikace ve vlastnictví jiných subjektů.
- Neveřejně přístupné účelové komunikace.

Do doby, než bude takové řešení realizováno celoplošně, lze pro potřeby dopravních agend nebo agend správy PK pracovat s dopravním grafem, který pokrývá celé území ČR a s prvkem Osa PK DTM je na úsecích PK v zájmovém území harmonizováno (tj. úseky PK jsou v něm topologicky, geometricky a identifikátory zanesené shodně jako osa PK v datech DTM).

V případě harmonizace jednotného bezešvého dopravního síťového grafu pro celé území ČR s geodeticky přesným a verifikovaným prostorovým vymezením PK v rámci DTM vznikne jedinečná lokalizační datová struktura s širokým uplatněním v oblasti dopravy. Zajistí se tak nejen provázanost dat DTM a jiných datových zdrojů, synergické efekty plynoucí z aktualizací agendových dat a dat DTM, ale i provázanost dat přímo s DTM nesouvisejících. Důležitý je přínos, který bude představovat pro Integrovaný záchranný systém. Rozvoj a efektivní správa dat budou umožněny zejména v těchto oblastech dopravy, kde dosud chybí jedinečná referenční síť pro ukládání a sdílení specifických informací:

- Evidence pozemních komunikací.
- Údržba a provoz pozemních komunikací.
- Koordinace stavebních a údržbových prací.
- Dopravně-inženýrská opatření.
- Modelování dopravy a dopravní obslužnosti.
- Bezpečnost dopravy (nehodové lokality).
- Sjízdnost pozemních komunikací, dynamické dopravní informace o provozu, provoz dopravně-informačních center.
- Modelování pohybu po síti: plánování tras a navigace.
- Specifické plánování tras a navigace pro složky IZS. Koordinace se složkami IZS.
- Nadměrná doprava a přeprava nebezpečných nákladů.
- Veřejná osobní doprava (CIS JŘ a budoucí ISVD).
- Udržitelná, aktivní a čistá mobilita.
- Evropská sektorová regulace dopravních dat a informací včetně možnosti budoucího plnění povinností vůči Národním přístupovým bodům (NAP).
- Telematické, Kooperativní (C-ITS) a autonomní (CCAM) systémy.

Čím více komunikací různých vlastníků bude harmonizováno s dopravním síťovým grafem, tím vyšší využitelnosti dat bude dosaženo. Proto je žádoucí o tuto harmonizaci při sběru dat usilovat.

Metodika tvorby dopravního síťového grafu (a potažmo tedy Osy PK) se opírá o existující standardy používané v oblasti geografických databází, a to konkrétně o standard Geographic Data File v.5.1 (dále GDF), který je zakotven v normě ČSN EN ISO 20524-1 (018281), a dále zohledňuje pravidla směrnice 2007/2/ES (INSPIRE). V konkrétních

parametrech se dále opírá o metodiku tvorby datové sady ŘSD Global Network, která dnes plní úlohu bezešvého celoplošného síťového grafu pozemních komunikací.

4.5.2. Geometrická reprezentace

Linie úseků tvoří na sebe napojenou síť. Každá linie je napojena alespoň v jednom uzlu na ostatní linie. Izolované linie se mohou vyskytovat jen v rámci souboru komunikací jednoho správce, a to jen v případě, že tvoří s komunikacemi ostatních správců ucelený dopravní síťový graf – viz Obrázek 82.

Výjimky jsou možné v těchto případech:

- Obec vytváří DI v postupných krocích pro části území – k ucelenému grafu by měla dojít ve finální části naplnění.
- V rámci obce existuje zástavba, které není přístupná po komunikaci ve vlastnictví obce.

Obrázek 82 - červeně označené úseky je možné zařadit výjimečně v případě neexistence přístupu po komunikaci ve vlastnictví nebo správě obce.

Obrázek 82: Izolované linie souboru místních komunikací (vlevo) a ucelený dopravní síťový graf (vpravo)



Křížení

- Úrovňově křížící se komunikace vytváří společný uzel v dopravním síťovém grafu.
- V případě mimoúrovňového křížení (most, tunel, podjezd) se nevytváří společný uzel.

- Stavební prvky, které umožňují mimoúrovňové křížení komunikací navzájem, se železnicí či s přírodními překážkami, jsou reprezentovány samostatným úsekem. Je rozlišeno, zda se jedná o most/lávku, tunel.

Segmentace

- Linie může být rozdělena mezi jednotlivými uzly sítě z důvodu změny hodnoty atributu, který je definován jako vlastnost Osy PK pro DTM (např. převažující povrch, počet jízdních pruhů, typ úseku, vlastnictví) nebo je nezbytný z hlediska pasportů.

Délka

- Z hlediska efektivní údržby dopravního síťového grafu je doporučená minimální délka úseku 5 m na silničních a 3 m na pěších úsecích. Alternativou je možnost pořizovat kratší úseky pro mosty pro zajištění polohového souladu s obvodem mostu nebo obvodem pozemní komunikace při změně úrovně umístění. Požadavek na minimální délku nebude možné dodržet pro všechny reálné situace; počet výjimek by však měl být co nejmenší s ohledem na minimalizaci objemu dat.

Umístění

- Úsek je konstruován (v souladu s ČSN EN ISO 20524-1) jako osa plochy jízdních pásů pozemní komunikace; plocha jízdních pásů je nejčastěji vymezena vodorovným dopravním značením. Pokud to nevyžadují specifické situace jinak (např. v okolí křižovatek), je preferováno vedení úseku v místě oddělovače protisměrných jízdních pruhů. Při absenci vodorovného značení se vymezuje jako střed krajů vozovky. Při napojování úseků v křižovatkách je zohledněn tvar křižovatky definovaný svislým dopravním značením.
- Obecně jsou pro určení osy komunikace brány v úvahu průběžné jízdní pásy. Zálivy, dopravní stíny a místa pro parkování nejsou brány do úvahy pro stanovení osy komunikace.
- Platí, že Osa PK se nachází uvnitř plochy, která reprezentuje pozemní komunikaci, případně plochy dalších souvisejících objektů (most, schody, ...).

4.6. OPTIMÁLNÍ VARIANTA – odlišná řešení ve vymezení Os PK od ZÁKLADNÍ varianty

ZÁKLADNÍ a OPTIMÁLNÍ varianta se liší zejména v principu napojování úseků (síťový dopravní graf a napojování v uzlech vs. napojování v lomových bodech) a ve stanovování polohy osy (dopravní vs. stavebně-evidenční princip).

Princip řešení různých typů dopravního uspořádání je však jednotný, a tedy lze, pokud není dále uvedeno jinak (tj. není dle OPTIMÁLNÍ varianty určeno řešení odlišné od varianty ZÁKLADNÍ), postupovat při vymezení Os PK dle kapitol 4.2. – 4.3.1..

4.6.1. Směrově oddělené jízdní pásy

Kritérium pro vymezení oddělných jízdních pásů v OPTIMÁLNÍ variantě: délka oddělovače nad 40 m (platí i pro kruhové objezdy).

4.6.2. Směrově oddělené jízdní pásy

Kritérium pro vymezení odbočovacích pruhů v křižovatce v OPTIMÁLNÍ variantě: délka ostrůvku nad 7,5 m.

4.6.3. Odbočovací a připojovací pruhy na pozemních komunikacích

V OPTIMÁLNÍ variantě se u odbočujícího, resp. připojujícího, pruhu, který pokračuje po určité vzdálenosti souběžně s hlavní komunikací (typicky odbočovací pruhy před sjezdy z dálnic), odpojuje Osa PK daného úseku v místě, ve kterém je poslední možné „dopravní“ odpojení (tj. v místě začátku plné čáry).

4.6.4. Asymetrické křižovatky

Kritérium pro vymezení samostatných křižovatek v OPTIMÁLNÍ variantě: vzdálenost středů křižovatek více než 5 m.

4.6.5. Sjezdy a nájezdy k objektům mimo komunikaci

V OPTIMÁLNÍ variantě se pořizují, a to na základě požadavku VSP, veřejně přístupné odbočky k domům, průmyslovým areálům apod. Kritérium pro vymezení sjezdů a nájezdů k objektům mimo komunikaci: délka osy delší než 10 m.



Obrázek 83: Odbočky k průmyslovým areálům (nahore) a objektům bydlení (dole)



4.6.6. Chodníky a cyklostezky

Úseky pěší a cyklistické sítě se pořizují vždy v případě, že jsou stavebně odděleny od silniční komunikace. Je možné pořizovat i stavebně neoddělené chodníky, pokud to bude vyžadováno pro specifické účely (např. údržba, přístupnost pěších komunikací, intermodální plánování apod.) – viz Obrázek 84.

Obrázek 84: Ukázka stavebně odděleného a neodděleného chodníku podél místní komunikace. Osy žlutě se pořizují, pokud VSP o ně má zájem.



Vždy by měly být pořizovány chodníky podél státních a krajských silnic, a to z důvodu odlišných vlastníků silnice a chodníku – viz *Obrázek 85*.

Obrázek 85: Ukázka stavebně neoddělených chodníků podél silnice II. tř., které jsou součástí dopravního grafu



Komunikace, které nemají charakter ulice, se napojují v místě skutečného napojení – tj. např. pěší komunikace v přechodu nebo na nejbližším sníženém obrubníku. Pokud není skutečné napojení zřejmé, provede se napojení v místě, kde je to účelné z hlediska konektivity grafu a minimalizace uzlových bodů – např. v místě napojení účelové komunikace na druhé straně ulice nebo v křižovatce.

Místa napojení je třeba řešit v kontextu pěší dopravy v širším okolí (př. nenapojovat na komunikace „zakázané“ pro pěší či naopak napojovat i mimo přechody, pokud existuje komunikace využitelná pro pěší i na druhé straně komunikace – viz Obrázek 86).

Obrázek 86: Příklad napojení chodníku na silniční komunikaci: A-napojení v přechodu, B-napojení na nejbližší uzel, C-napojení se neprovádí (komunikaci nelze použít pro pěší dopravu)



5. DOPRAVNÍ UZEL SILNIČNÍ SÍŤ

5.1. Úvod/účel

Dopravní uzel silniční sítě (*dále jen „Dopravní uzel“*) je bodový prvek a je veden ve 3. třídě přesnosti v poloze i výšce. Dopravní uzel je místo většinou na křižovatce dopravních cest s významnou dopravní infrastrukturou.

5.2. Způsob vymezení Dopravního uzlu

Dopravní uzel se nejčastěji vymezuje v místě napojení tří a více Os PK. Dopravní uzel lze vymezit i v místě napojení dvou úseků Os PK, příp. lze vymezit koncový silniční uzel.

Za Dopravní uzel není považováno rozdělení úseku z důvodu změny některé z jeho vlastností (př. přechod z úrovněvého vedení na most, změna povrchu). Za uzel se také nepovažuje napojení komunikace výhradně pro pěší/cyklistickou dopravu.

Číslo Dopravního uzlu – uvádí se, pouze pokud odpovídá číslu uzlu z Uzlového lokalizačního systému, které se přebírá jako atribut.

Čísla křižujících komunikací – uvádí se označení křižujících komunikací (pro více komunikací, budou čísla komunikací oddělena čárkou s mezerou, možné další řešení tohoto atributu pro křižující komunikace je: číslo křižující komunikace 1, číslo křižující komunikace 2, číslo křižující komunikace 3, číslo křižující komunikace 4).

V jednom místě se může vyskytovat jen jeden uzel. Pokud by jeden bod odpovídal významově více typům uzlů, bude reprezentován ten významnější.

Použije se toto pořadí významnosti:

1. hranice nevybudovaného úseku / hranice vojenského prostoru / hranice přívozu / hraniční přechod ČR / odpočívka
2. křižovatka
3. konec úseku

5.2.1. Dopravní uzel v křižovatce

Dopravní uzel se vymezuje v křižovatkách v místě napojení tří a více úseků Os PK.

Pokud VSP nepožaduje jinak, doporučuje se nevytvářet uzly typu křižovatka v místě napojení komunikací výhradně pro pěší/cyklistickou dopravu.

Obrázek 87: Vymezení Dopravního uzlu v křižovatce



5.2.2. Dopravní uzel v přímém úseku

Dopravní uzel lze vymezit i v místě napojení dvou úseků Os PK, a to nejčastěji v rámci administrativní hranice nebo napojení dvou Os PK v přímém úseku (např. silnice III. třídy a místní komunikace).

Obrázek 88: Vymezení Dopravního uzlu v přímém úseku



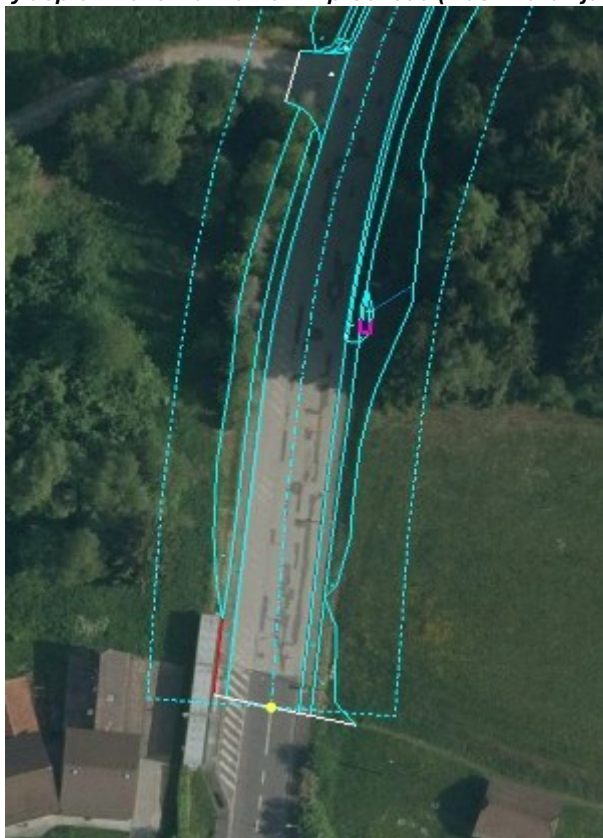
5.2.3. Koncový dopravní uzel

Koncový dopravní uzel se vymezuje na administrativních hranicích:

- hranice kraje – konec úseku krajské silnice,
- hranice obce – konec úseku místní komunikace,
- hraniční přechod,
- hranice přívozu,
- hranice vojenského prostoru;
- hranice nevybudovaného úseku.

Uzel typu „konec úseku“ se vymezuje jako koncový uzel na síti místních či krajských komunikací.

Obrázek 89: Koncový dopravní uzel na hraničním přechodu (klasifikován jako hraniční přechod ČR)



5.2.4. Odpočívka

Bod odpočívky bude vymezen v místě odpojení Osy PK formou odbočovacího pruhu na odpočívku.

Obrázek 90: Ukázka lokalizace uzlu typu odpočívka



6. OCHRANNÉ PÁSMO POZEMNÍ KOMUNIKACE

6.1. Úvod/účel

Ochranné pásmo pozemní komunikace (dále jen jako „OP PK“) je svojí geometrií plocha a je vedeno ve 3. třídě přesnosti v poloze (tento objekt neobsahuje výškovou souřadnici Z).

OP PK vymezené v DTM je podkladem pro vymezení OP PK dle § 30 Zákona o pozemních komunikacích a nezohledňuje vymezené zastavěné území – [viz kompletní znění legislativy v příloze 2.j](#)).

Vymezení OP PK jako podkladu je v souladu s vyjádřením Ministerstva dopravy ČR (č. j: MD-22812/2022-910/4), v němž je uvedeno, že do atributu „Popis OP“ bude doplněna formulace „podklad pro OP silniční stavby“. Od 1. 7. 2024 atribut „Popis OP“ zaniká a tuto formulaci je nutné vyplnit do atributu „Popis objektu“ (PopisObjektu).

OP PK se vymezuje pouze pro dálnice, silnice I., II. a III. třídy a místní komunikace I. a II. třídy.

6.2. Způsob vymezení ochranného pásma

OP PK je odvozeným prvkem od prvku Osa PK nebo osy přilehlého pásu. Výsledná plocha OP PK tvoří jednu plochu (jeden polygon) v celé délce PK (dle čísla PK), včetně zastavěného území a vymezených SVÚ (ŘSD, SŽ). OP PK se mohou překrývat.

Obrázek 91: OP PK se odvozuje od Osy PK



6.2.1. OP PK v místě křížení

Při křížení PK se nejdříve vymezí OP pro komunikaci hlavní (II/355) a následně pro komunikaci vedlejší (II/322) - viz Obrázek 92.

Obrázek 92: Plochy OP odvozené od os PK – II/355



K překryvu OP PK dochází v místě uzlového bodu – viz Obrázek 93.

Obrázek 93: Překryv OP PK v místě uzlového bodu



Obrázek 94: OP PK v členité křižovatce



6.2.2. OP PK pro oddělené jízdní pruhy

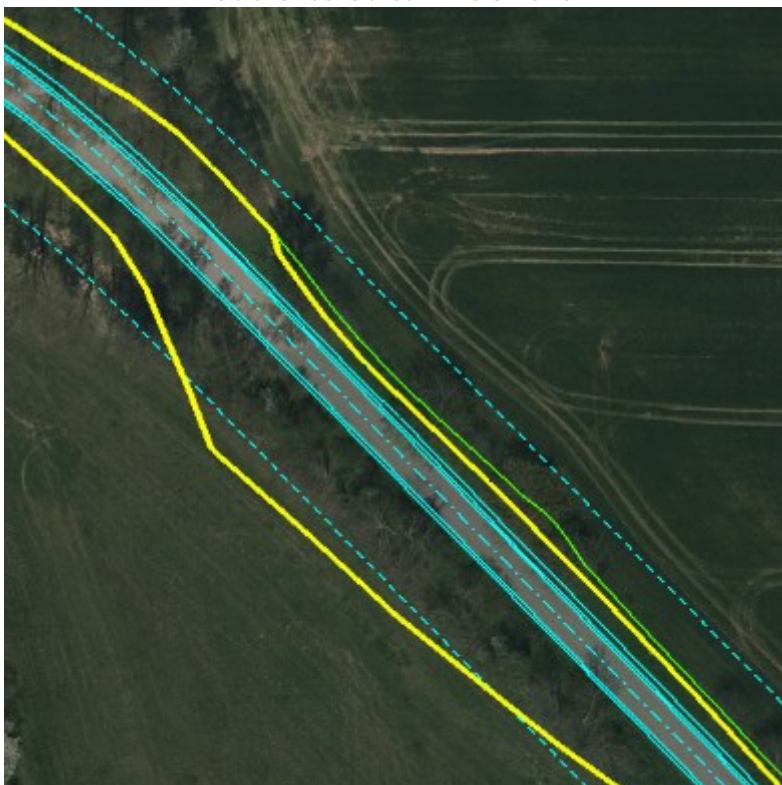
Obrázek 95: OP PK pro oddělené jízdní pruhy



6.2.3. Obvod PK větší než OP PK

Pokud bude Obvod PK větší než OP PK (viz *Obrázek 96*), bude tato plocha zahrnuta do OP PK.

Obrázek 96: Obvod PK větší než OP PK



6.2.4. OP PK dálnice

OP PK dálnic se řeší vytvořením osy jízdního pásu nad rámec objektů obsažených v DTM. Od osy jízdního pásu se následně odvozuje OP PK dálnice.

Na sjezdech mimoúrovňového křížení se pro odvození OP PK použije Osa PK. Takto vytvořené plochy (polygony) se sloučí do jedné ucelené plochy.

Pokud by při vymezení OP PK vznikly malé plošky uprostřed „motýlků“ sjezdových větví mimoúrovňového křížení, tak se plochy mimo OP PK zahrnou do OP PK dálnice – viz *Obrázek 97*.

Obrázek 97: OP PK dálnice, včetně zahrnutí „motýlků“



7. POUŽITÉ ZDROJE

Aktuální dokument neobsahuje žádné prameny.

8. Definice zkratk

Zkratka	Definice
ČSN	Česká stání norma
DI	Dopravní infrastruktura
DTM	Digitální technická mapa
KN	Katastr nemovitostí
LEVEL	Úroveň umístění objektu
MK	Místní komunikace
MPS	Metodická pracovní skupina
OP	Ochranné pásmo
PK	Pozemní komunikace
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic, s. p.
SDB	Silniční databanka
SŽ	Správa železnic, s. o.
ULS	Uzlový lokalizační systém
VSP	Vlastník, správce, provozovatel
MK	Místní komunikace
ZPS	Základní prostorová situace
SVÚ	Správce vymezeného území

9. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Silniční pozemek v extravilánu	8
Obrázek 2: Silniční pozemek v intravilánu	9
Obrázek 3: Vymezení obvodu PK bez obrubníků a bez příkopu	9
Obrázek 4: Základní řešení napojení obvodů PK	10
Obrázek 5: Vícečetné napojení obvodů PK.....	10
Obrázek 6: Napojení obvodu PK místní komunikace	11
Obrázek 7: Zákres obvodu vyšší kategorie komunikace bez existence vymezení obvodu PK nižší kategorie	11
Obrázek 8: Napojení komunikací vyšší a nižší třídy v extravilánu	13
Obrázek 9: Napojení komunikací stejné třídy v extravilánu/bez obrub, s propustky	13
Obrázek 10: Napojení komunikací stejné třídy v intravilánu/obrubníky	14
Obrázek 11: Napojení komunikací stejné třídy v intravilánu/obrubníky (stejný vlastník)	14
Obrázek 12: Základní řešení křižovatky typu „T“	15
Obrázek 13: Obvody PK v křižovatce „T“ dle označení PK.....	15
Obrázek 14: Napojení komunikací stejné třídy (intravilán – v obrubách)	16
Obrázek 15: Napojení komunikací stejné třídy – oddělení Obvodu PK upravuje přednost v jízdě	16
Obrázek 16: Řešení Obvodu PK, který zahrnuje vnitřní ostrůvek.....	17
Obrázek 17: Složitější křižovatka – Obvody PK (osy ilustrativní, uzly jsou z ULS (uzlový lokalizační systém))	17
Obrázek 18: Základní řešení Obvodu PK u okružní křižovatky.....	18
Obrázek 19: Zákres Obvodu PK (žlutá linie) – okružní křižovatka s ostrůvky	18
Obrázek 20: Vynechán Obvod PK silnice I. třídy., stávající stav krajské silnice vyhovuje napojení ŘSD, Obvod PK ŘSD není zakreslen	19
Obrázek 21: Obvod PK rozdělen a vložen objekt Železniční přejezd	20
Obrázek 22: Obvod PK v okolí mostu a na mostě (extravilán)	21
Obrázek 23: Obvod PK v okolí mostu a na mostě (intravilán/jen Obvod PK mezi obrubami).....	21
Obrázek 24: Obvod PK na dálnici	22
Obrázek 25: Obvod PK a Obvod PK na mostě s odvodnění zemního tělesa u mostní konstrukce.....	22
Obrázek 26: Ukázka přesypaného mostu	23
Obrázek 27: Přesypaný dálniční most.....	23
Obrázek 28: Přesypaný most řešený v ZPS (zapnutý LEVEL= 0 i LEVEL= +1)	24
Obrázek 29: Přesypaný most řešený v ZPS (LEVEL= +1 je vypnutý)	24
Obrázek 30: Přesypaný most řešený v DI (zapnutý LEVEL= 0 i LEVEL= +1),	25
Obrázek 31: Přesypaný most v DI (vypnutý LEVEL= +1) - čerchovaně Osa PK	25
Obrázek 32: Obvod PK v tunelu	26
Obrázek 33: Dálniční mimoúrovňová křižovatka – Obvod PK	27

Obrázek 34: Dálniční mimoúrovňová křižovatka včetně Obvodu PK na mostě.....	27
Obrázek 35: Parkovací stání nejsou součástí Obvodu PK	28
Obrázek 36: Podélné parkoviště součástí vozovky – Obvod PK mezi obrubníky	29
Obrázek 37: Parkoviště mimo Obvod PK	29
Obrázek 38: Obvod PK – soukromé parkoviště u nákupního centra vč. účelové komunikace	30
Obrázek 39: Ilustrativní souběh dvou komunikací (souběh komunikace a chodníku)	31
Obrázek 40: Řešení 1 – vymezení Obvodu PK vlastníkem komunikace, tj. včetně jednoho svahu a při respektování obruby souběžného chodníku jiného vlastníka	31
Obrázek 41: Řešení 2 - vymezení Obvodů PK vlastníkem komunikací při odlišné třídě, resp. každý Obvod PK si zvlášť vymezuje konkrétní vlastník	31
Obrázek 42: Řešení 3 - Obvod PK je z důvodu zahrnutí obou svahů řešen dvěma polygony, mezi něž je vložen Obvod PK pro chodník.....	32
Obrázek 43: Modelová situace – půdorys, pohled	33
Obrázek 44: Návrh řešení – Obvody PK	33
Obrázek 45: Situace chodníku s obrubami – všechny 3 Obvody PK	34
Obrázek 46: Možné členění ploch komunikací v obci – pohled.....	34
Obrázek 47: Vymezení Obvodů PK a odděleného chodníku od komunikace pásem zeleně.....	35
Obrázek 48: Autobusový záliv přidružený k Obvodu PK	36
Obrázek 49: Autobusový záliv pro hromadnou dopravu oddělený ostrůvkem a nezahrnutý do Obvodu PK	36
Obrázek 50: Autobusová zastávka	37
Obrázek 51: Vyřazení Obvodu PK v místě točny	37
Obrázek 52: Obvod PK (červené šipky) v extravilánu	38
Obrázek 53: Obvod PK – zárubní zeď navazující na původní terén v extravilánu	39
Obrázek 54: Obvod PK –zárubní zeď je níže než původní terén v extravilánu	39
Obrázek 55: Řešení Obvodu PK po hrázi rybníka.....	40
Obrázek 56: Obvod PK připojující se komunikace, vč. souvisejícího propustku	41
Obrázek 57: Obvod PK včetně propustku v rámci sjezdu/nájezdu v extravilánu	41
Obrázek 58: Obvod PK v rámci sjezdu/nájezdu včetně propustku v intravilánu	42
Obrázek 59: Obvod PK – propustek dělený chodníkem, který neslouží k odvodnění komunikace	42
Obrázek 60: Možný zákres obvodu PK na schodech.....	43
Obrázek 61: Obvod dráhy tramvaje (červeně), ostatní Obvody PK (bez překryvné funkce)	44
Obrázek 62: Obvod PK bude tvořen jedním polygonem před, za i pod budovou (LEVEL 0)	44
Obrázek 63: Ukázka situace v areálu	45
Obrázek 64: Obvod PK vymezen mimo hranici ZPS – chybí zákres hranice mezi silnicí II. třídy a navazující místní komunikací (vyznačeno červeně)	46

Obrázek 65: Obvod mostu (červeně) v náspu překlenuje řeku v rovině (svahy pod mostem jsou korytem řeky)	47
Obrázek 66: Obvod mostu (vč. říms, zábradlí, opěrných zídek)	47
Obrázek 67: Vymezení Obvodu mostu mimo mostovku (vč. říms)	48
Obrázek 68: Řešení obvodu mostu nad železnicí.....	48
Obrázek 69: Do Obvodu mostu je zahrnuto i odvodnění – čárkovaně	49
Obrázek 70: Obvod mostu přespaného mostu – ZPS + ortofoto – modrá plocha	49
Obrázek 71: Obvod mostu složitější konstrukce – ZPS + ortofoto – modrá plocha	50
Obrázek 72: Oddělené jízdní pruhy dopravním ostrůvkem.....	52
Obrázek 73: Ukázka směrově odděleného vedení před i za křižovatkou	53
Obrázek 74: První je vymežována Osa PK vyšší kategorie s vloženým lomovým bodem linie	53
Obrázek 75: První je vymežována Osa PK nižší kategorie, kdy osa končí až v křižovatce	54
Obrázek 76: První je vymežována Osa PK nižší kategorie, kdy osa končí až v křižovatce	54
Obrázek 77: Ukázka reprezentace náměstí (vlevo) a parkoviště (vpravo).....	55
Obrázek 78: Konec Osy PK z důvodu reálné bariéry	55
Obrázek 79: Osa PK na přemostění v úrovni +1 (LEVEL 1)	56
Obrázek 80: Ukázka asymetrické křižovatky	56
Obrázek 81: Osy PK tvořící dopravní síťový graf. Navazující úseky se stýkají ve společném bodě (tj. uzlu sítě)	58
Obrázek 82: Izolované linie souboru místních komunikací (vlevo) a ucelený dopravní síťový graf (vpravo).....	60
Obrázek 83: Odbočky k průmyslovým areálům (nahore) a objektům bydlení (dole)	63
Obrázek 84: Ukázka stavebně odděleného a neodděleného chodníku podél místní komunikace. Osy žlutě se pořizují, pokud VSP o ně má zájem.	64
Obrázek 85: Ukázka stavebně neoddělených chodníků podél silnice II. tř., které jsou součástí dopravního grafu	64
Obrázek 86: Příklad napojení chodníku na silniční komunikaci: A-napojení v přechodu, B-napojení na nejbližší uzel, C-napojení se neprovádí (komunikaci nelze použít pro pěší dopravu)	65
Obrázek 87: Vymezení Dopravního uzlu v křižovatce	67
Obrázek 88: Vymezení Dopravního uzlu v přímém úseku.....	67
Obrázek 89: Koncový dopravní uzel na hraničním přechodu (klasifikován jako hraniční přechod ČR).....	68
Obrázek 90: Ukázka lokalizace uzlu typu odpočívka	69
Obrázek 91: OP PK se odvozuje od Osy PK	70
Obrázek 92: Plochy OP odvozené od os PK – II/355	71
Obrázek 93: Překryv OP PK v místě uzlového bodu	71
Obrázek 94: OP PK v členité křižovatce	72
Obrázek 95: OP PK pro oddělené jízdní pruhy.....	72
Obrázek 96: Obvod PK větší než OP PK	73

Obrázek 97: OP PK dálnice, včetně zahrnutí „motýlků“	74
--	----

PŘÍLOHA č. 1:

Obr. č. 1: Příklad vymezení Obvodu PK vyšší kategorie – původní řešení	81
Obr. č. 2: Obvod PK bez rozdělení v místě přejezdu (vznikne duplicita ploch) - původní řešení	81
Obr. č. 3: Řešení Obvodu PK po hrázi rybníka – možné řešení	82
Obr. č. 4: Překryv (šedá) obvodu dráhy tramvaje (červená) a Obvodu PK (modrá) - původní řešení	82
Obr. č. 5: Ukázka reálné situace odbočovacího pruhu na dálnici a její řešení	83

PŘÍLOHA č. 2f:

OBR. 1: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA BEZ SMĚROVACÍCH OSTRŮVKŮ NA VEDLEJŠÍ KOMUNIKACI NEBO SE SMĚROVACÍMI OSTRŮVKY MIMO VOLNOU ŠÍŘKU HLAVNÍ KOMUNIKACE	93
OBR. 2: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA SE SMĚROVACÍMI OSTRŮVKY NA VEDLEJŠÍ KOMUNIKACI	94
OBR. 3: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA S OBOČOVACÍM PRUHEM PRO ODBOČENÍ VPRAVO Z HLAVNÍ KOMUNIKACE.....	94
OBR. 4: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA S OBOČOVACÍM PRUHEM VPRAVO A PŘIPOJOVACÍM PRUHEM.....	94
OBR. 5: OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA	95
OBR. 6: MIMOÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA TRUBKOVITÁ.....	95
OBR. 7: MIMOÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA BEZ PRŮPLETOVÝCH ÚSEKŮ NEBO S PRŮPLETOVÝMI ÚSEKY	96
OBR. 8: MIMOÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA KOSODÉLNÁ	96
OBR. 9: PŘIPOJENÍ OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ VYŘAZOVACÍM ÚSEKEM A KŘÍŽOVATKOVOU VĚTVÍ.....	97
OBR. 10: PŘIPOJENÍ OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ ODBOČOVACÍM PRUHEM A PŘIPOJOVACÍM PRUHEM	97

10. PŘÍLOHY

Příloha č. 1 - Opakovaná řešení

V případě zjištění chybně vymezeného Obvodu PK již publikovaného v DTM je nezbytné koordinovat opravu (změnová věta) s příslušným VSP tak, aby došlo k nápravě.

Obr. č. 1: Příklad vymezení Obvodu PK vyšší kategorie – původní řešení



Obr. č. 2: Obvod PK bez rozdělení v místě přejezdu (vznikne duplicita ploch) - původní řešení



Obr. č. 3: Řešení Obvodu PK po hrázi rybníka – možné řešení



Obr. č. 4: Překryv (šedá) obvodu dráhy tramvaje (červená) a Obvodu PK (modrá) - původní řešení



Obr. č. 5: Ukázka reálné situace odbočovacího pruhu na dálnici a její řešení



Příloha č. 2 - Legislativa k prvkům dopravní infrastruktury

2.a) Ustanovení § 2 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

§ 2

Pozemní komunikace a jejich rozdělení

(1) Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

(2) Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a)** dálnice,
- b)** silnice,
- c)** místní komunikace,
- d)** účelová komunikace.

2.b) Ustanovení § 3 až § 7 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

Zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a tříd a jejich změny

§ 3

(1) O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.

(2) Dojde-li ke změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace, rozhodne příslušný silniční správní úřad o změně kategorie nebo třídy.

(3) V případě, kdy změna kategorie nebo třídy pozemní komunikace vyžaduje změnu vlastnických vztahů k pozemní komunikaci, může příslušný silniční správní úřad vydat rozhodnutí o změně kategorie pouze na základě smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci uzavřené mezi stávajícím vlastníkem a budoucím vlastníkem. Do doby převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci vykonává všechna práva a povinnosti k této pozemní komunikaci její dosavadní vlastník.

§ 4

Dálnice

(1) Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

(2) Dálnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy.

(3) Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.²⁾

§ 5

Silnice

(1) Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

(2) Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,

b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,

c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

(3) Silnice může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu²⁾, pouze jde-li o silnici I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.

§ 6

Místní komunikace

(1) Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

(2) Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

a) místní komunikace I. třídy,

b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,

c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,

d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

(3) Místní komunikace může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu²⁾, pouze jde-li o místní komunikaci I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.

(4) Prováděcí předpis blíže vymezí znaky pro rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd.

§ 7

Účelová komunikace

(1) Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy²¹⁾ tím není dotčena.

(2) Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo

provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

§ 10

Připojování pozemních komunikací

(1) Pozemní komunikace lze navzájem připojovat zřizováním křižovatek nebo připojovat na ně sousední nemovitosti zřízením sjezdů nebo nájezdů. Přímé připojení sousední nemovitosti na pozemní komunikaci není účelovou komunikací.

(2) Větve mimoúrovňových křižovatek a kruhové křižovatky jsou přiřazeny k pozemní komunikaci vyšší kategorie nebo třídy, větve úrovňových křižovatek jsou přiřazeny k pozemní komunikaci nižší kategorie nebo třídy.

(3) Na dálnici, silnici podle § 5 odst. 3 nebo místní komunikaci podle § 6 odst. 3 může být přímo připojena z odpočívky jen stavba, která svým účelem slouží výlučně uživatelům těchto pozemních komunikací (např. čerpací stanice pohonných hmot, motorest, motel, autoservis).

(4) Souvisí-li připojení pozemních komunikací navzájem nebo připojení sousední nemovitosti na dálnici, silnici a místní komunikaci, vyžadující povolení podle tohoto zákona, se záměrem povolovaným podle stavebního zákona, rozhodne o povolení připojení pozemních komunikací navzájem nebo připojení sousední nemovitosti na dálnici, silnici a místní komunikaci, jakož i úpravě takového připojení nebo jeho zrušení stavební úřad rozhodnutím o povolení záměru podle stavebního zákona.

(5) K žádosti o povolení připojení podle odstavce 4 žadatel připojí také vyjádření vlastníka dotčené pozemní komunikace a jedná-li se o dálnici vyjádření Ministerstva vnitra, v ostatních případech vyjádření Policie České republiky. Nevydá-li vlastník dotčené komunikace vyjádření do 30 dnů od doručení žádosti, která má všechny náležitosti potřebné pro posouzení připojení, platí, že k připojení nemá připomínky a s připojením souhlasí.

(6) Prováděcí předpis upraví technické podmínky pro připojování pozemních komunikací navzájem a podmínky pro připojování sousední nemovitosti na dálnici, silnici a místní komunikaci.

2.c) Ustanovení § 1a odst. 2 a § 2 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

§ 1a

Úvodní ustanovení

(2) Křižovatkou není úrovňové připojení

- a) polní nebo lesní cesty,
- b) účelové komunikace, která není veřejně přístupná,
- c) zastávky osobní linkové dopravy, čerpací stanice pohonných hmot, motelu, motorestu, parkoviště, odpočívky a podobně,
- d) sousední nemovitosti na silnici nebo na místní komunikaci.

§ 2

Označení dálnic, silnic a místních komunikací

(k § 6 odst. 4 a § 9 odst. 4 zákona)

(1) Dálnice a silnice I. třídy se označují čísla od 0 do 99; jde-li o dálnici, uvádí se v evidenci před číslici písmeno „D“. Silnice II. třídy se označují čísla od 100 do 999. Silnice III. třídy se označují jen v evidenci čtyř až pětímístnými čísly podle nejbližší dálnice, silnice I. nebo II. třídy, případně doplněnými indexem malým písmenem. Ramena jednosměrných silnic se označují indexem velkým písmenem.

(2) Silnice stanovené dle zvláštního předpisu¹⁾ pro mezinárodní provoz se označují též písmenem „E“ a číslem.

(3) Vzory označení podle odstavců 1 a 2 stanoví zvláštní předpis.²⁾

(4) Pro evidenční účely se místní komunikace označují arabskými číslicemi počínaje číslem 1, a to zásadně odděleně pro každou třídu místních komunikací. K označení třídy se používá alfabetaický znak:

a) pro místní komunikace I. třídy písmeno a, např. 1a, 2a,

b) pro místní komunikace II. třídy písmeno b, např. 1b, 4b,

c) pro místní komunikace III. třídy písmeno c, např. 1c, 8c,

d) pro místní komunikace IV. třídy písmeno d, např. 1d, 12d.

(5) Mostní a další objekty (podjezdy, tunely) na komunikacích jsou označovány pořadovými čísly počínaje číslem 1 od začátku staničení komunikace. U dálnic a silnic se číslo objektu skládá z čísla dotčené komunikace a pomlčkou odděleného pořadového čísla objektu doplněného případně třemi indexy. Číslo objektu na místní komunikaci se skládá z označení místní komunikace (číslo a třída), pomlčkou odděleného znaku objektu (např. M = most) a jeho pořadového čísla. Podrobnosti číslování mostů na komunikacích obsahuje závazná ČSN 73 6220.

2.d) Ustanovení § 11 až § 15 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

§ 11

Silniční pozemek

(1) Silničním pozemkem se rozumí pozemky, na nichž je umístěno těleso dálnice, silnice a místní komunikace a silniční pomocný pozemek.

(2) Těleso dálnice nebo těleso silnice a místní komunikace mimo zastavěné území nebo zastavitelné plochy je ohraničeno spodním okrajem a vnějšími okraji stavby pozemní komunikace, kterými jsou vnější okraje zaoblených hran zářezů či zaoblených pat násypů, vnější hrany silničních nebo záchytných příkopů nebo rigolů nebo vnější hrany pat opěrných zdí, tarasů, koruny obkladních nebo zárubních zdí nebo zářezů nad těmito zdmi.

(3) Těleso průjezdního úseku silnice je ohraničeno šířkou vozovky s krajnicemi mezi zvýšenými obrubami chodníků, zelených pásů nebo obdobných ploch. Na náměstích a podobných prostranstvích je šířkou průjezdního úseku šířka pruhu odlišeného od okolního povrchu druhem nebo materiálem vozovky nebo plochými rigoly, a není-li ani jich, šířka pruhu odpovídající šířce vozovky s krajnicemi navazujících úseků silnice. V ostatních případech je průjezdní úsek dálnice nebo průjezdní úsek silnice ohraničen obdobně jako v odstavci 2.

(4) Šířka průjezdního úseku dálnice nebo průjezdního úseku silnice celništěm na hraničním přechodu odpovídá šířce vozovky s krajnicemi navazujících úseků dálnice nebo silnice.

(5) Silniční pomocný pozemek je pruh pozemku přilehlého po obou stranách k tělesu dálnice, silnice nebo místní komunikace mimo zastavěné území, který slouží účelům ochrany a údržby dálnice, silnice nebo místní komunikace, pokud tyto pozemky jsou ve vlastnictví vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace.

Součásti a příslušenství

§ 12

(1) Součástmi dálnice, silnice a místní komunikace jsou

a) všechny konstrukční vrstvy vozovek a krajnic, odpočívky, stavby a technická a jiná zařízení určená k provádění kontrolní činnosti při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, přidružené a přídatné pruhy, včetně zastávkových pruhů linkové osobní dopravy,

b) mostní objekty (nadjezdy), po nichž je komunikace vedena, včetně chodníků, revizních zařízení, ochranných štítů a sítí na nich, strojní vybavení sklopných mostů, ledolamy, propustky, lávky pro chodce nebo cyklisty,

c) tunely, galérie, opěrné, zárubní, obkladní a parapetní zdi, tarasy, násypy a svahy, dělicí pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, silniční pomocné pozemky,

d) svislé dopravní značky, zábradlí, odrazníky, svodidla, pružidla, směrové sloupky, dopravní knoflíky, staničníky, mezníky, vodorovná dopravní značení, dopravní ostrůvky, odrazné a vodící proužky a zpomalovací prahy,

e) únikové zóny, protihlukové stěny a protihlukové valy, pokud jsou umístěny na silničním pozemku.

(2) Jestliže je konstrukce vozovky uložena přímo na konstrukci jiné stavby (vodního díla, metra, haly, garáží), patří mezi součásti pouze tato vozovka.

(3) Kanalizace, včetně úprav k odvádění vody, lapolů a sedimentačních nebo retenčních nádrží, je součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace jen tehdy, slouží-li výlučně k odvádění povrchových vod z této komunikace. V ostatních případech je součástí pouze dešťová vpust s šachtou a přípojkou do kanalizačního řádu.

(4) Pokud nejsou samostatnými místními komunikacemi, jsou součástí místních komunikací též přilehlé chodníky, chodníky pod podloubími, veřejná parkoviště a obratiště, podchody a zařízení pro zajištění a zabezpečení přechodů pro chodce.

(5) Odpočívka je stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot.

(6) Veřejné parkoviště je stavebně a provozně vymezená plocha místní nebo účelové komunikace anebo samostatná místní nebo účelová komunikace určená ke stání silničního motorového vozidla.

(7) Jízdní pruh nebo pás pro cyklisty je součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn. Samostatná stezka pro cyklisty je podle své povahy a umístění buď místní komunikací IV. třídy, nebo účelovou komunikací.

§ 13

Příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace jsou

a) přenosné svislé dopravní značky, a dopravní zařízení,

b) hlásiče náledí, hlásky a jiná zařízení pro provozní informace,

c) veřejné osvětlení, světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu,

d) silniční vegetace, zásněžky, zásobníky a skládky údržbových hmot,

e) objekty a prostranství bezprostředně sloužící výkonu údržby dálnice, silnice nebo místní komunikace (cestmistrovství) nebo k zabezpečení úkolů složek integrovaného záchranného systému a jejich napojení na příslušnou pozemní komunikaci,

f) zařízení zabraňující vniknutí volně žijících živočichů (např. ploty, přechodové můstky, tunely),

g) zařízení pro placení ceny za užívání vymezeného úseku místní komunikace,

h) technická zařízení a jejich součásti, určená k vyměření, výběru a kontrole úhrady poplatku za užití pozemní komunikace (dále jen "systém elektronického mýtného"), jsou-li umístěna na pozemní komunikaci nebo na silničním pozemku.

i) technická zařízení a jejich součásti určené k provádění vysokorychlostního kontrolního vážení pomocí nepřenosných vysokorychlostních vah, jsou-li umístěna na pozemní komunikaci nebo na silničním pozemku,

j) technická zařízení a jejich součásti určená ke kontrole úhrady časového poplatku za užití pozemní komunikace, jsou-li pevně umístěna na pozemní komunikaci nebo na silničním pozemku,

k) kabelovody, pokud jsou umístěny na silničním pozemku a pokud nejsou součástí jiné technické infrastruktury.

§ 14

(1) O součástech a příslušenství průjezdního úseku dálnice a průjezdního úseku silnice platí ustanovení § 12 a 13 s těmito odchylkami:

a) zábradlí a obdobná zařízení jsou součástí pouze na mostních objektech a na zdech,
b) součástí ani příslušenstvím nejsou zábradlí, řetězy a jiná zařízení pro zajištění a zabezpečení přechodů pro chodce, veřejné osvětlení, světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu.

(2) Součástí ani příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace nejsou

a) sjezdy nebo nájezdy na sousední nemovitosti, hráze vodních nádrží a rybníků, břehy vodních toků, po nichž komunikace probíhá pod úrovní břehové čáry, nábrežní zdi vybudované k regulaci vodního toku, vodohospodářské objekty pod mosty, zařízení melioračních úprav (propusti, podchody),

b) nástupní ostrůvky, zařízení pro zveřejnění jízdních řádů a čekárny linkové osobní dopravy a hromadné veřejné dopravy, trolejová vedení a jejich sloupy, provozní a technická policejní zařízení,

c) úrovňové přejezdy drah bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje a úrovňové přejezdy drah se závorami ve vzdálenosti mezi závorami, zařízení k zabezpečení přejezdů drah, kolejový svršek tramvajové a železniční dopravy v úrovni vozovky do vzdálenosti 0,5 m od vnější hrany kolejnice, samostatná tělesa drah,

d) autobusová nádraží, motely, motoresty, čerpací stanice pohonných hmot a celniště na hraničních přechodech.

(3) Součástí ani příslušenstvím dálnic, silnic a místních komunikací dále nejsou inženýrské sítě, energetická, telekomunikační, tepelná a jiná vedení včetně sloupů těchto vedení, pokud neslouží výlučně vlastníkově dotčené komunikace s výjimkou kabelovodů podle § 13 písm. k), a dále reklamní tabule a poutače všeho druhu, stánky a jiná pojízdná nebo přenosná prodejní zařízení.

§ 15

Silniční vegetace

(1) Silniční vegetace na silničních pomocných pozemcích a na jiných vhodných pozemcích tvořících součást dálnice, silnice nebo místní komunikace nesmí ohrožovat bezpečnost užití pozemní komunikace nebo neúměrně ztěžovat použití těchto pozemků k účelům údržby těchto komunikací nebo neúměrně ztěžovat obhospodařování sousedních pozemků.

(2) Na návrh Policie České republiky nebo po projednání s ní nebo na návrh silničního správního úřadu nebo po projednání s ním je vlastník, popřípadě správce dálnice, silnice a místní komunikace oprávněn v souladu se zvláštními předpisy kácet dřeviny na silničních pozemcích.

2.e) Ustanovení § 116 zákona č. 283/2021 Sb. Stavební zákon , ve znění pozdějších předpisů:

Zastavěné území

§ 116

(1) Na území obce se vymezuje jedno, popřípadě více zastavěných území. Hranici jednoho zastavěného území tvoří čára vedená po hranici parcel, ve výjimečných případech ji tvoří spojnice lomových bodů stávajících hranic nebo bodů na těchto hranicích.

(2) Při vymezení zastavěného území se vychází z posledního účinného územního plánu. Nemá-li obec územní plán, je podkladem pro vymezení zastavěného území vymezení pozemků v zastavěné části obce vymezené k 1. září 1966 vyznačené v mapách evidence nemovitostí (dále jen „intravilán“), ze kterého se vyjmou

- a)** vinice,
- b)** chmelnice,
- c)** lesní pozemky a
- d)** zemědělské pozemky přiléhající k hranici intravilánu netvořící stavební proluku.

(3) Do zastavěného území se dále vždy zahrnou

- a)** zastavěné stavební pozemky,
- b)** stavební proluky,
- c)** další oplocené proluky mezi zastavěnými stavebními pozemky,
- d)** veřejná prostranství,
- e)** pozemní komunikace nebo jejich části, ze kterých jsou vjezdy na ostatní pozemky zastavěného území a dráhy v části procházející intravilánem a ostatními pozemky zastavěného území,
- f)** další pozemky, které jsou obklopeny ostatními pozemky zastavěného území, s výjimkou pozemků vinic a chmelnic.

(4) Zastavěné území se vymezuje v územním plánu a aktualizuje se jeho změnou.

2.f) Příloha č. 3 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

URČENÍ HRANICE MEZI POZEMNÍMI KOMUNIKACEMI NAVZÁJEM A MEZI NIMI A NEMOVITOSTMI (SCHÉMA KŘÍŽOVATEK A PŘIPOJENÍ)

OBR. 1 - Úrovňová křižovatka bez směrovacích ostrůvků na vedlejší komunikaci nebo se směrovacími ostrůvky mimo volnou šířku hlavní komunikace

OBR. 2 - Úrovňová křižovatka se směrovacími ostrůvky na vedlejší komunikaci

OBR. 3 - Úrovňová křižovatka s odbočovacím pruhem pro odbočení vpravo

OBR. 4 - Úrovňová křižovatka s odbočovacím pruhem pro odbočení vpravo a připojovacím pruhem

OBR. 5 - Okružní křižovatka

OBR. 6 - Mimoúrovňová křižovatka trubkovitá

OBR. 7 - Mimoúrovňová křižovatka bez průpletových úseků nebo s průpletovými úseky

OBR. 8 - Mimoúrovňová křižovatka kosodélná

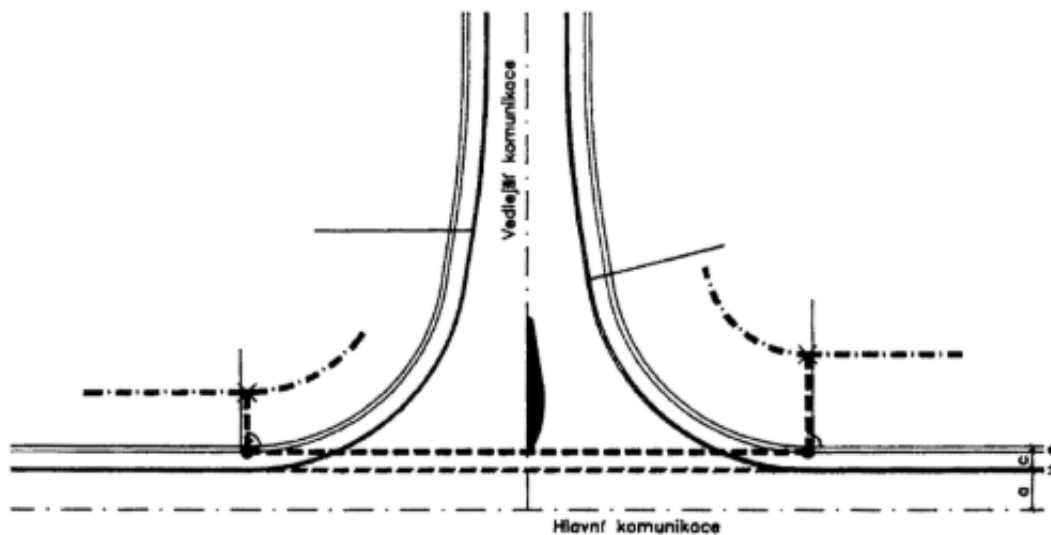
OBR. 9, OBR. 10 - Připojení nemovitostí (obslužných zařízení) k dálnici, silnici nebo místní komunikaci

Vysvětlivky k obrázkům

- 1.** Hranice mezi pozemními komunikacemi v místě připojení je vyznačena na obrázcích silnou čárkovanou čarou. Lomové body hranice jsou označeny křížkem v místech, kde lze osadit mezníky a kroužkem na zpevněných plochách, kde se užijí hřeby pro vyznačení lomů.
- 2.** Část hranice sledující podélný směr hlavní komunikace se umístí do úrovně okraje zpevnění na hlavní komunikaci (viz OBR. 1) nebo do úrovně nejbližších směrovacích ostrůvků na vedlejší komunikaci (viz OBR. 1 - OBR. 4).
- 3.** Část hranice oddělující větev připojení je vedena jako spojnice okraje zpevnění ostrůvku a okraje zpevnění na začátku oblouku pro odbočení (větve křižovatky).
- 4.** Hranice mezi vedlejší a hlavní komunikací na okružní křižovatce v místě připojení je kolmice vedená z bodu vzdálenějšího oblouku větve od kruhového objezdu k ose příslušné vedlejší komunikace.

OBR. 1: ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA BEZ SMĚROVACÍCH OSTRŮVKŮ NA VEDLEJŠÍ KOMUNIKACI NEBO SE SMĚROVACÍMI OSTRŮVKY MIMO VOLNOU ŠÍŘKU HLAVNÍ KOMUNIKACE

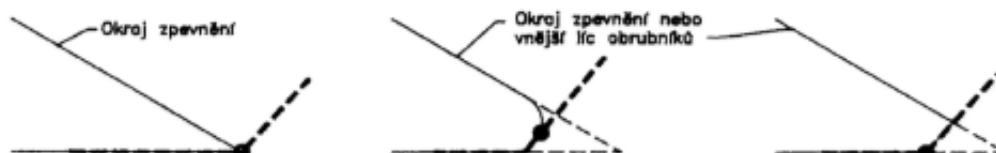
OBR.1 - ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA BEZ SMĚROVACÍCH OSTRŮVKŮ NA VEDLEJŠÍ KOMUNIKACI NEBO SE SMĚROVACÍMI OSTRŮVKY MIMO VOLNOU ŠÍRKU HLAVNÍ KOMUNIKACE



VYSVĚTLIVKY:

	HRANICE SILNIČNÍHO POZEMKU
	HRANICE MEZI HLAVNÍ A VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ
	KONCOVÝ BOD OBLOKU
	OCELOVÝ HŘEB NEBO TRUBKA
	MEZNÍK
	ŠÍRKA JÍZDNÍHO PRUHU
	ŠÍRKA ZPEVNĚNÉ KRAJNICE
	ŠÍRKA VODÍČÍHO PROUŽKU
	ŠÍRKA NEZPEVNĚNÉ KRAJNICE

DETAIL A



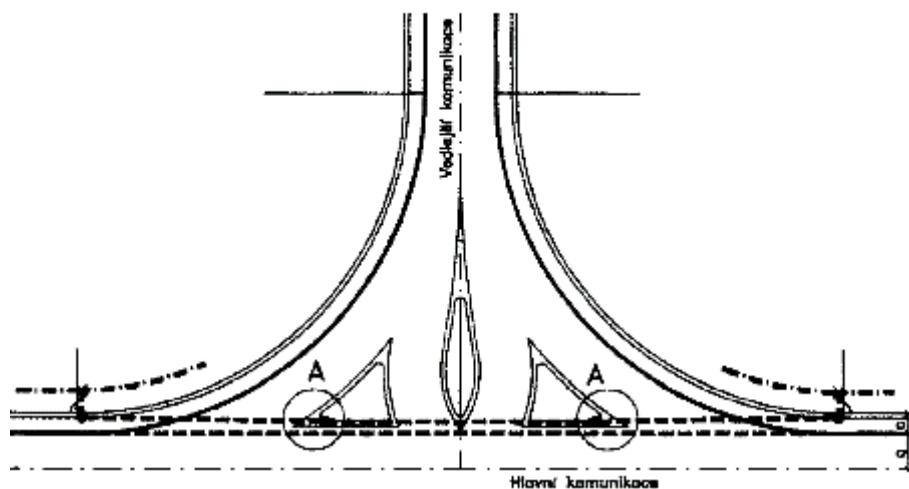
ALTERNATIVA :

①

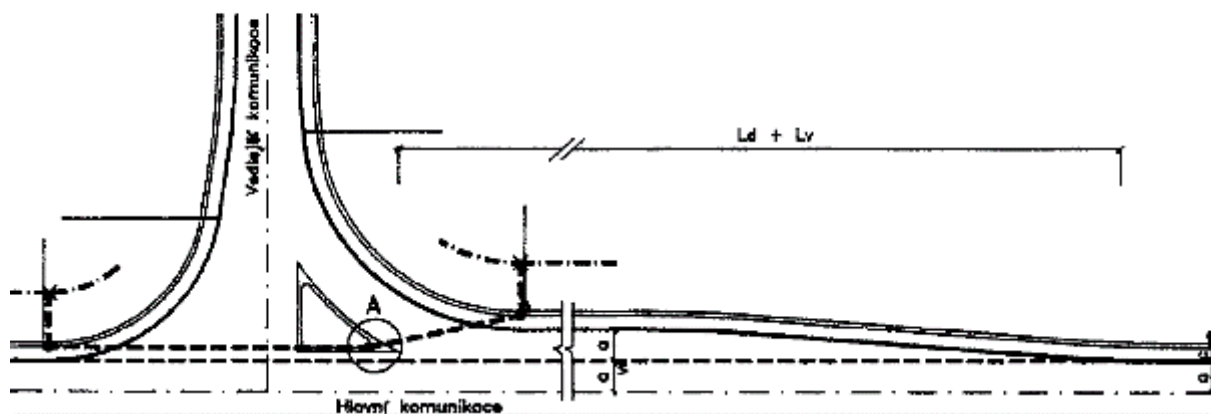
②

③

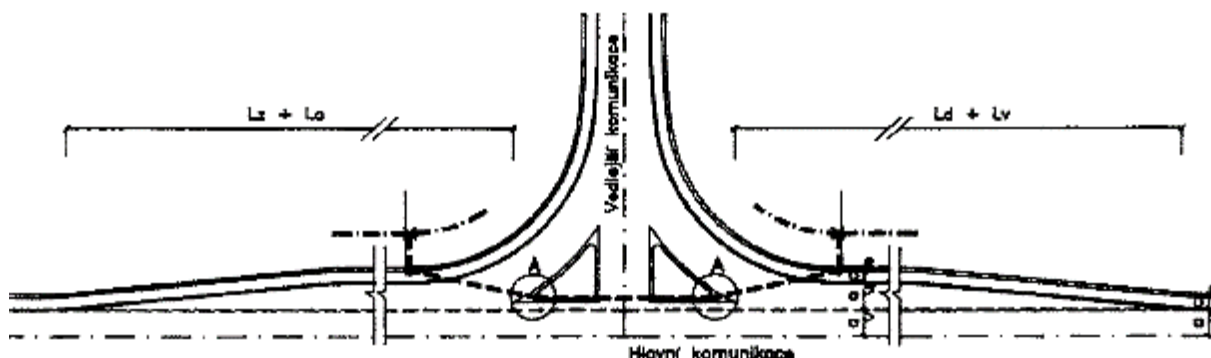
OBR. 2: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA SE SMĚROVACÍMI OSTRŮVKY NA VEDLEJŠÍ KOMUNIKACI
OBR.2 – ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA SE SMĚROVACÍMI OSTRŮVKY NA VEDLEJŠÍ KOMUNIKACI



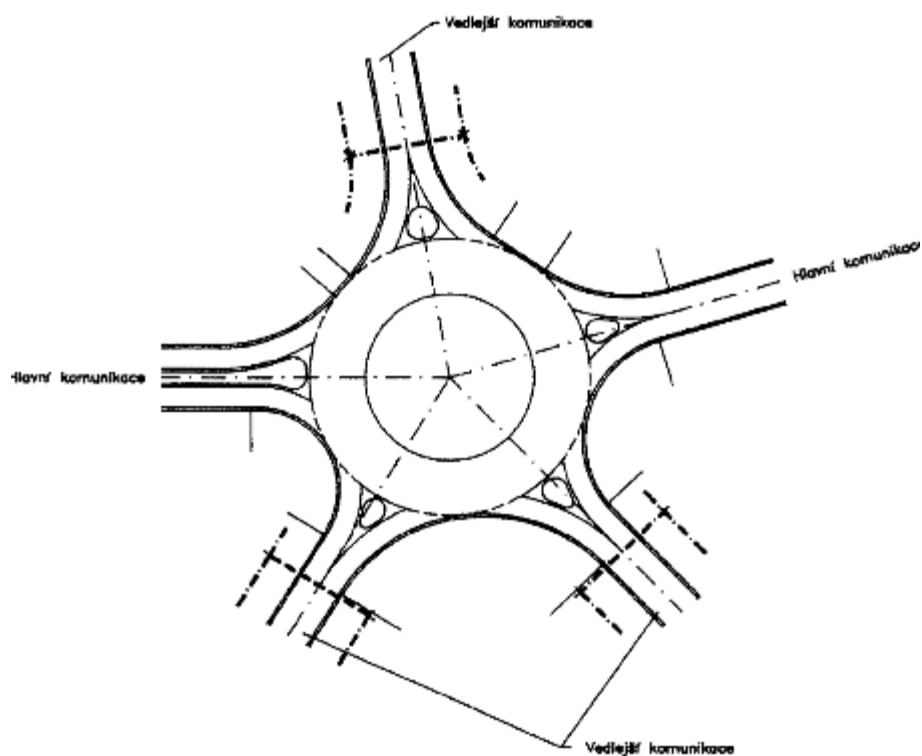
OBR. 3: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA S ODOBOČOVACÍM PRUHEM PRO ODBOČENÍ VPRAVO Z HLAVNÍ KOMUNIKACE
OBR.3 – ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA S ODOBOČOVACÍM PRUHEM PRO ODBOČENÍ VPRAVO Z HLAVNÍ KOMUNIKACE



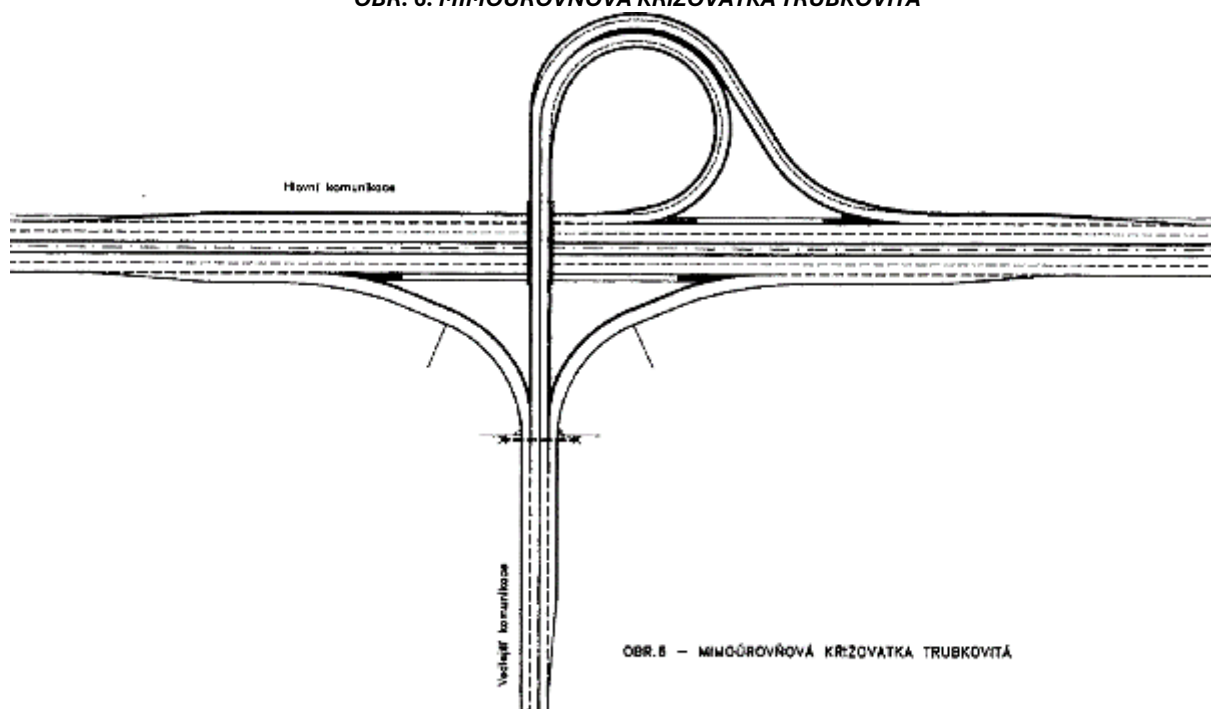
OBR. 4: ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA S ODOBOČOVACÍM PRUHEM VPRAVO A PŘIPOJOVACÍM PRUHEM
OBR.4 – ÚROVNĚOVÁ KŘÍŽOVATKA S ODOBOČOVACÍM PRUHEM VPRAVO A PŘIPOJOVACÍM PRUHEM



OBR. 5: OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA
OBR.5 – OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA

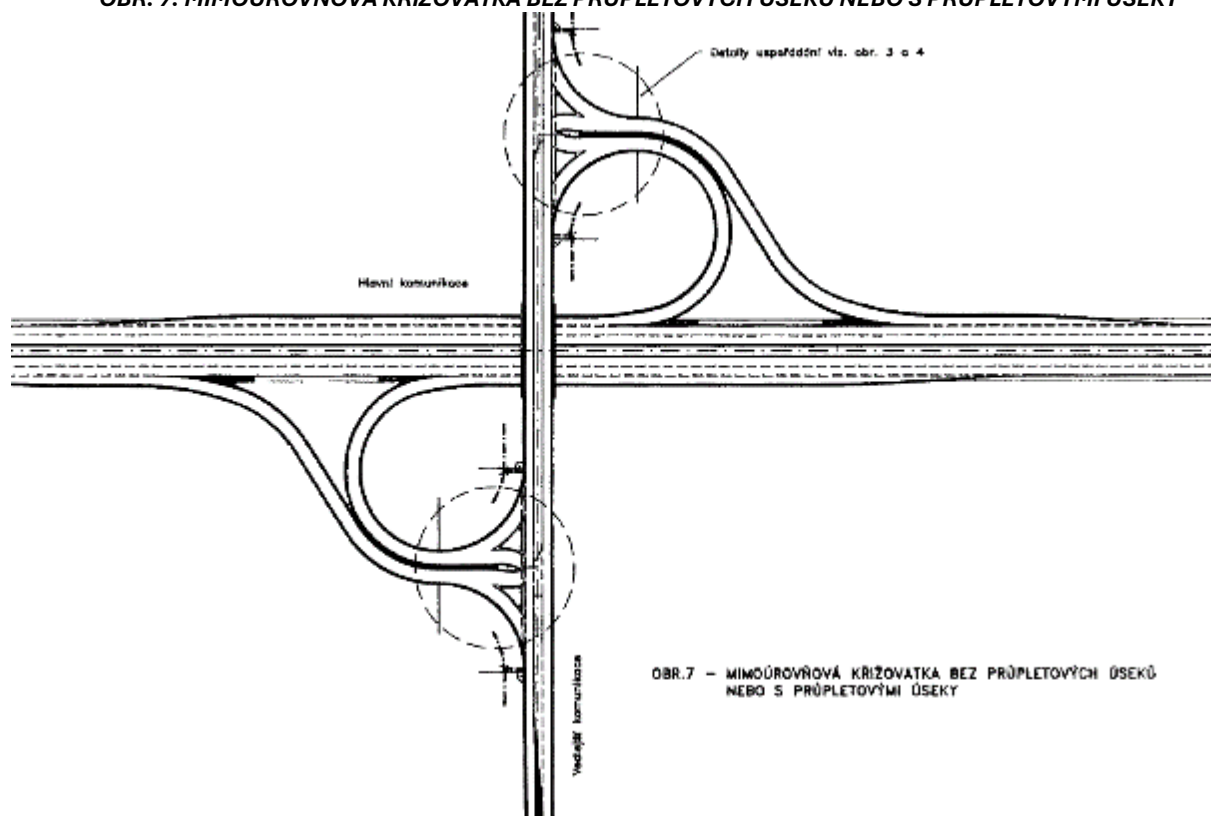


OBR. 6: MIMOÚROVŇOVÁ KŘIŽOVATKA TRUBKOVITÁ

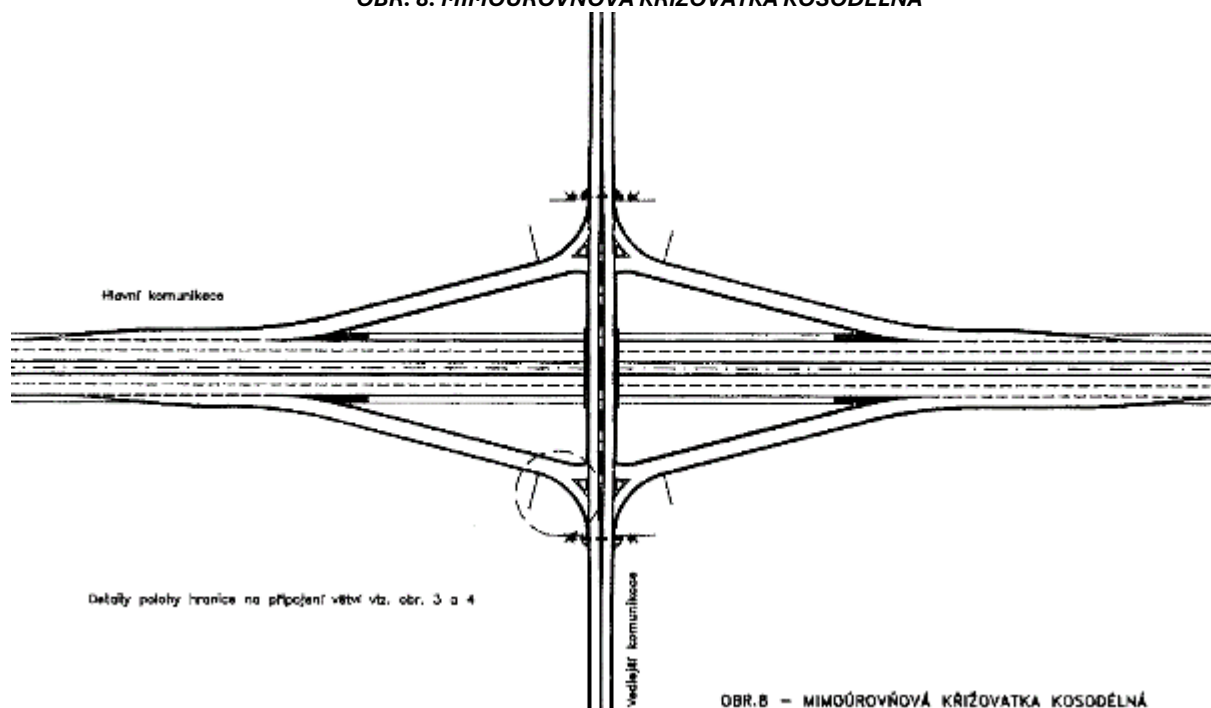


OBR. 6 – MIMOÚROVŇOVÁ KŘIŽOVATKA TRUBKOVITÁ

OBR. 7: MIMOÚROVNŇOVÁ KŘÍŽOVATKA BEZ PRŮPLETOVÝCH ÚSEKŮ NEBO S PRŮPLETOVÝMI ÚSEKY

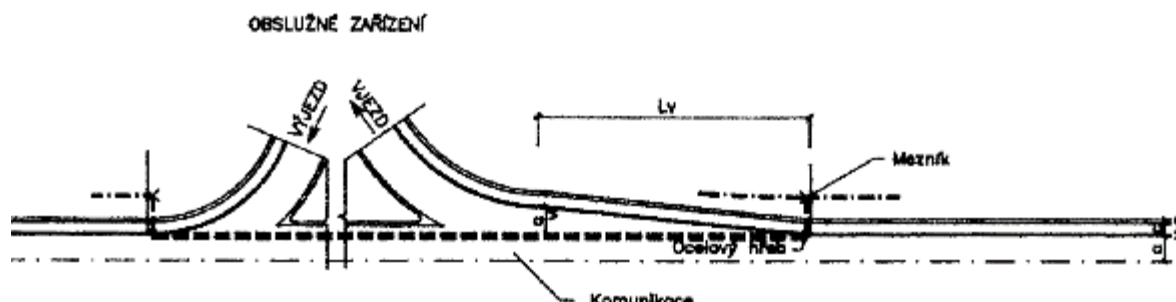


OBR. 8: MIMOÚROVNŇOVÁ KŘÍŽOVATKA KOSODÉLNÁ



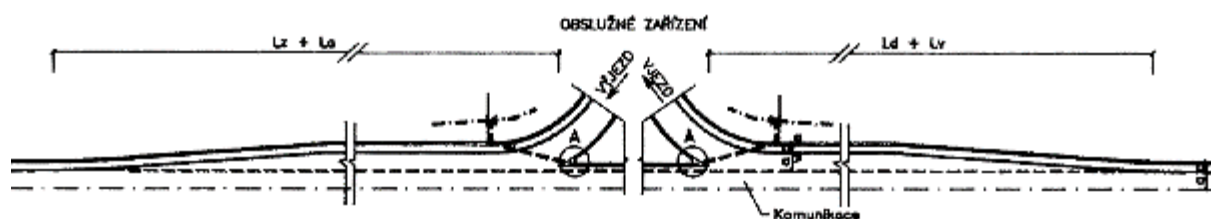
OBR. 9: PŘIPOJENÍ OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ VYŘAZOVACÍM ÚSEKEM A KŘIŽOVATKOVOU VĚTVÍ

OBR.9a – PŘIPOJENÍ OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ VYŘAZOVACÍM ÚSEKEM A KŘIŽOVATKOVOU VĚTVÍ



OBR. 10: PŘIPOJENÍ OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ ODBOČOVACÍM PRUHEM A PŘIPOJOVACÍM PRUHEM

OBR.9b – PŘIPOJENÍ OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ ODBOČOVACÍM PRUHEM A PŘIPOJOVACÍM PRUHEM



2.g) Ustanovení § 1 odst. 2 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

Křižovatkou není úrovnňové připojení

- a)** polní nebo lesní cesty,
 - b)** účelové komunikace, která není veřejně přístupná,
 - c)** zastávky osobní linkové dopravy, čerpací stanice pohonných hmot, motelu, motorestu, parkoviště, odpočívky a podobně,
 - d)** sousední nemovitosti
- na silnici nebo na místní komunikaci.

2.h) Ustanovení § 4 a § 6 Zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a dále v § 37 odst. 4 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

§ 4

Obvod dráhy

(1) Obvod dráhy je území určené rozhodnutím o povolení záměru pro umístění stavby dráhy.

(2) Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu.

(3) Obvod dráhy u ostatních drah je vymezen svislými plochami vedenými 3 m od osy krajní koleje, krajního nosného nebo dopravního lana, krajního vodiče trakčního vedení, nebo hranicemi pozemku, určeného k umístění dráhy a její údržby, nejméně však 1,5 m od vnějšího okraje stavby dráhy, pokud není dopravní cesta dráhy vedena po pozemní komunikaci.

§ 6

Křížení dráhy

(1) Pokud se železniční dráha kříží s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí, musí být křížení označeno a zabezpečeno. Způsob označení křížení stanoví prováděcí předpis.

(2) O rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí a jeho změně rozhoduje drážní správní úřad po předchozím vyjádření příslušného orgánu Policie České republiky. Rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení křížení nenahrazuje povolení vydávaná správními úřady podle zvláštních právních předpisů.^{2b)} Technické způsoby zabezpečení křížení stanoví prováděcí předpis.

(3) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.

§ 37

(4) Zabezpečovací zařízení na přejezdu s dráhou umísťuje a udržuje vlastník dráhy. Vlastník dráhy je povinen udržovat v řádném stavu pozemní komunikaci na přejezdu bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje, na přejezdu se závorami v úseku mezi závorami, a to v celé šíři tělesa pozemní komunikace. Pokud šířka pozemní komunikace na přejezdu neodpovídá šířce jejích přilehlých úseků, je vlastník dráhy povinen přejezd při jeho rekonstrukci přiměřeně rozšířit; u silnice a místní komunikace užší než 5 m musí být na přejezdu zachována volná šířka alespoň 5 m.

2.i) Ustanovení § 26 Vyhlášky č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

§ 26

Odpočívky

(1) Odpočívky se budují jako součást dálnic a silnic pro motorová vozidla podle charakteru provozu a v souladu s českými technickými normami uvedenými v příloze č. 1. Odpočívky jsou situované v prostorech mimo křižovatky. V základním vybavení odpočívky musí být parkovací plochy nejméně pro 25 osobních vozidel, 10 nákladních vozidel, 4 autobusy, hygienické zařízení s odpovídající kapacitou stanovenou zvláštními právními předpisy <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-104?text=104%2F1997-f1769295> a nepřetržitým celoročním provozem, zdroj pitné vody a elektrického proudu, odpočinkové plochy se stoly, lavicemi a nádobami na odpadky.

(2) Veškeré nově budované provozní a parkovací plochy odpočívky musí být fyzicky odděleny od jízdního pásu (pásů) dálnice či silnice pro motorová vozidla a musí umožňovat jejich užívání též osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

(3) Bližší údaje k nově budovaným odpočívám při ostatních silnicích obsahuje doporučená ČSN 73 6101.

2.j) Ustanovení § 30 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

Silniční ochranná pásma

§ 30

(1) K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o povolení záměru podle stavebního zákona.

(2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

a) 50 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,

b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,

c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

(3) Zastavěným územím obce je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

a) na území je postaveno pět a více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí,

b) mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří zastavěné území obce.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

(4) Hranice silničního ochranného pásma definovaná v § 30 odst. 2 písm. a) je pro případ povolování zřizování a provozování reklamních zařízení, které by byly viditelné uživateli dotčené pozemní komunikace, posunuta z 50 metrů na 250 metrů.

Příloha č. 3 - Atributy jednotlivých prvků dopravní infrastruktury

Atributy jsou členěny takto (příloha č. 1 vyhlášky č. 393/2020 Sb., vyhláška o digitální technické mapě kraje, ve znění pozdějších předpisů):

- Společné atributy všech objektů:
 - ID
 - Unikátní identifikátor objektu v rámci DTM ČR, zadává IS DTMK
 - ID změny (IDZmeny)
 - Jednoznačný identifikátor změny, generuje IS DMVS jako ID Podání
 - Popis objektu (PopisObjektu)
 - Popis objektu, zadává zpracovatel
 - ID editora (IDEditora)
 - Jednoznačný identifikátor editora (kraje nebo správce vymezeného území)
 - Datum vkladu (DatumVkladu)
 - Datum a čas zpracování objektu do DTMK, zadává IS DTMK
 - Vklad osoba (VkladOsoba)
 - Identifikátor fyzické osoby, která provedla vklad objektu, zadává IS DTMK
 - Datum změny (DatumZmeny)
 - Datum a čas prvotního vložení nebo poslední změny objektu v DTMK, zadává IS DTMK
 - Změna osoba (ZmenaOsoba)
 - Identifikátor fyzické osoby, která provedla poslední změnu objektu, zadává IS DTMK
- Společné atributy objektů dopravní infrastruktury s výjimkou objektů záměrů a pásem DI:
 - ID vlastníka (IDVlastnika)
 - Identifikátor vlastníka - vazba do seznamu vlastníků, správců a provozovatelů
 - ID správce (IDSpravce)
 - Identifikátor správce - vazba do seznamu vlastníků, správců a provozovatelů
 - ID provozovatele (IDProvozovatele)
 - Identifikátor provozovatele - vazba do seznamu vlastníků, správců a provozovatelů
 - ID externí (IDExterni)
 - Identifikátor objektu v externím systému editora, *např. pasport správce*
 - Neúplná data (NeuplnaData) – *zjednodušený způsob vedení údajů DTM je definován § 4 Vyhlášky 393/2020 Sb., o digitální technické mapě kraje, ve znění pozdějších předpisů*
 - Jedná se o neúplná data o objektu podle § 4 Vyhlášky o DTM
 - 0 = ne, data o objektu jsou úplná
 - 1 = ano, data o objektu nejsou úplná
 - Úroveň umístění objektu DI (UrovenUmisteniObjektuDI)
 - Úroveň umístění objektu DI vzhledem k povrchu a jiným objektům DTI a ZPS
 - -3 = 3. úroveň pod povrchem (nejníže)
 - -2 = 2. úroveň pod povrchem

- -1 = 1. úroveň pod povrchem
- 0 = na povrchu
- +1 = 1. úroveň nad povrchem
- +2 = 2. úroveň nad povrchem
- +3 = 3. úroveň nad povrchem (nejvýše)
- Třída přesnosti poloha (TřídaPresnostiPoloha) - příloha č. 2 Vyhlášky o DTM
 - bude převzata ze ZPS nebo jiných dat (dle nejhorší přesnosti z podkladových dat), nad kterými se odvozuje poloha
 - 1 = třída přesnosti 1
 - 2 = třída přesnosti 2
 - 3 = třída přesnosti 3
 - 4 = třída přesnosti 4
 - 5 = třída přesnosti 5
 - 9 = přesnost nevyhovuje ani třídě přesnosti 5, nebo není známa
- Třída přesnosti výška (TřídaPresnostiVyska) - příloha č. 2 Vyhlášky DTM
 - bude převzata ze ZPS nebo jiných dat (dle nejhorší přesnosti z podkladových dat) nad kterými se odvozuje poloha
 - 1 = třída přesnosti 1
 - 2 = třída přesnosti 2
 - 3 = třída přesnosti 3
 - 4 = třída přesnosti 4
 - 5 = třída přesnosti 5
 - 9 = přesnost nevyhovuje ani třídě přesnosti 5, nebo není známa
- Způsob pořízení DI (ZpusobPorizeniDI) - příloha č. 2 Vyhlášky 393/2020 Sb.,
 - 1 = geodeticky – terestricky – nebude použito
 - 2 = geodeticky – fotogrammetricky – nebude použito
 - 3 = geodeticky - pozemním laserovým skenováním – nebude použito
 - 4 = přibližným zákresem
 - bude použito pro území bez ZPS nebo jiných vhodných podkladů
 - 5 = odvozením
 - bude použito pro realizaci nad ZPS
 - 99 = nezjištěno
- Evidenční číslo objektu (EvidencniCisloObjektu)
 - Např. označení vedené v pasportu
- ICS (ICS)
 - Identifikační číslo stavby

- Atributy vedené o objektech:

Obvod PK

- Kategorie objektu: Dopravní stavby
- Skupina objektu: Silniční doprava
- Obsahová část: Dopravní infrastruktura

Typ objektu	Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty, kterých mohou vedené údaje nabývat	Nev. údaj	Výška	Kód typu objektu
obvod pozemní komunikace	geometrie	plocha		x	0100000003
	označení komunikace	Dle dat ze SDB, např. 442			-

Plocha prvku obvod PK je souvislá vždy pro celou komunikaci s tím, že místa přerušení jsou mosty, tunely, křižovatky, vlastnictví apod. Tímto způsobem vytváří obvod PK samostatné plochy s originálními hodnotami atributů.

Obvod mostu PK

- Kategorie objektu: Dopravní stavby
- Skupina objektu: Dopravní stavba společná pro více skupin
- Obsahová část: Dopravní infrastruktura

Typ objektu	Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty, kterých mohou vedené údaje nabývat	Nev. údaj	Výška	Kód typu objektu
obvod mostu	geometrie	plocha		x	0100000057
	typ mostu	silniční			
		železniční			
		pro vodní dopravu			
		lávka pro pěší a cyklisty			
		přechod pro volně žijící živočichy			
		sdružený			
		nezjištěno			
	označení komunikace nebo tratě	dle dat ze SDB, např. 442			

Je třeba zdůraznit vyplňování atributu „evidenční číslo objektu“ (společné atributy objektů DI), který je vyplněn jako evidenční číslo mostu ze silniční databanky (označení pro celý mostní objekt, např. 442-028).

Osa PK

- Kategorie objektu: Dopravní stavby
- Skupina objektu: Silniční doprava
- Obsahová část: Dopravní infrastruktura

Typ objektu	Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty, kterých mohou vedené údaje nabývat	Nev. údaj	Výška	Kód typu objektu
osa pozemní komunikace	geometrie	linie		x	0100000004
	převažující povrch	asfalt beton dlažba R-materiál písek, štěrkopísek šotolina nezpevněno nezjištěno			
	kategorie pozemní komunikace	dálnice I. třídy dálnice II. třídy silnice I. třídy silnice II. třídy silnice III. třídy místní komunikace I. třídy místní komunikace II. třídy místní komunikace III. třídy místní komunikace IV. třídy úcelová komunikace neveřejně přístupná úcelová komunikace nezjištěno			
	číslo E-TAHU	-			
	typ úseku pozemní komunikace	zemní těleso komunikace most tunel nezjištěno			
	počet jízdních pruhů				
	označení komunikace				

Atributy vedené o objektu Osa pozemní komunikace – způsob doplnění

- Označení komunikace
 - číslo u státních a krajských silnic,
 - u místních evidenční označení, které vede obec (př. 2c).
- Kategorie pozemní komunikace
 - 1-dálnice I. třídy
 - 2-dálnice II. třídy
 - 3-silnice I. třídy
 - 4-silnice II. třídy
 - 5-silnice III. třídy
 - 6-místní komunikace I. třídy
 - 7-místní komunikace II. třídy
 - 8-místní komunikace III. třídy
 - 9-místní komunikace IV. třídy
 - 10-účelová komunikace
 - 11-neveřejně přístupná účelová komunikace
 - **99-nezjištěno** – použije se, pokud není ještě obcí verifikováno zařazení do třídy (tj. dočasná hodnota pro komunikace ve vlastnictví obcí)
- Typ úseku pozemní komunikace
 - 1-zemní těleso komunikace
 - 2-most
 - 3-tunel
 - 4-přesýpaný most
 - 99-nezjištěno
- Převažující povrch
 - 1-asfalt – použije se i pro zpevněný povrch, pokud není znám konkrétní materiál (silniční úseky)
 - 2-beton
 - 3-dlažba – použije se i pro zpevněný povrch, pokud není znám konkrétní materiál (chodníky)
 - 4-R-materiál
 - 5-písek, štěrkopísek - použije se i pro zhutněný udržovaný povrch, pokud není znám konkrétní materiál
 - 6-šotolina
 - 7-nezpevněno
 - 99-nezjištěno
- Počet jízdních pruhů
 - Hodnota musí být celé číslo.
 - Vyhrazený pruh pro cyklisty nebude považován za jízdní pruh.
 - Je doporučeno vyplňovat takto:
 - Pokud existuje vodorovné dopravní značení, vyplnit dle skutečnosti.
 - Pro úseky výhradně pro pěší nebo cyklistickou dopravu, bude hodnota 0.
 - Pokud neexistuje vodorovné dopravní značení, bude počet pruhů definován takto:
 - Pro jednosměrku bude hodnota 1.
 - Pro obousměrný provoz hodnota 2.
 - Pro účelové komunikace bude hodnota 0
- Číslo E-TAHU
 - Textová hodnota, případně více hodnot oddělených mezerou (např. "E75 E462" nebo "E75").
 - Pro místní a účelové komunikace není relevantní.

Dopravní uzel

Typ objektu	Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty, kterých mohou vedené údaje nabývat	Nev. údaj	Výška	Kód typu objektu
dopravní uzel silniční sítě	geometrie	bod		x	0100000311
	číslo uzlu	-			
	čísla křižujících komunikací	-		x	
	typ uzlu	křižovatka odpočívka hraniční přechod ČR hranice přívozu hranice nevybudovaného úseku hranice vojenského prostoru konec úseku			

Atributy vedené o objektu – dopravní uzel

- Číslo uzlu.
 - pro uzly, které místně odpovídají uzlům ULS, označení tohoto ULS uzlu.
- Čísla křižujících komunikací.
 - přebírá se z „označení komunikace“ prvku osa PK
 - Oddělené čárkou a mezerou
- Typ uzlu.
 1. křižovatka,
 2. odpočívka,
 3. hraniční přechod ČR,
 4. hranice přívozu,
 5. hranice vojenského prostoru,
 6. hranice nevybudovaného úseku,
 7. konec úseku

Ochranné pásmo PK

- Kategorie objektu: Ochranná a bezpečnostní pásma
- Skupina objektu: Ochranné a bezpečnostní pásmo
- Obsahová část: Dopravní infrastruktura

Typ objektu	Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty, kterých mohou vedené údaje nabývat	Nev. údaj	Výška	Kód typu objektu
ochranné pásmo pozemní komunikace	geometrie	plocha	x		0100000294
	ID objektu silniční stavby	-	x		
	Číslo E-TAHU	-	x		
	typ OP pozemní komunikace	OP dálnice OP silnice I. třídy OP silnice II. třídy OP silnice III. třídy OP místní komunikace I. třídy OP místní komunikace II. třídy	x		

ID objektu silniční stavby – označení komunikace dle SDB, např. 322

Popis OP – doplněna formulace „*podklad pro OP silniční stavby*“. Navržená formulace do atributu „popis OP“ silniční stavby vychází z Přílohy k Č.J: MD-22812/2022-910/4.

Vzhledem k vývoji jednotného výměnného formátu byl atribut Popis OP zrušen. Doporučuje se formulace „*podklad pro OP silniční stavby*“ vložit do atributu Popis objektu.