

TP 66



**ZÁSADY
PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST
NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH
2015**

Tento dokument je součástí systému TP online. Byl vytvořen v elektronické podobě jako jediný autentický dokument.

TP 66

ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Technické podmínky



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



Ministerstvo dopravy

3. vydání

2015

Schváleno Ministerstvem dopravy čj. 21/2015-120-TN/1 ze dne 12. března 2015
s účinností od 1. dubna 2015

Tento dokument se shoduje se schválenou verzí

Současně se ruší a nahrazují v celém rozsahu TP 66 schválené MD pod
čj. 52/203-160-LEG/1 ze dne 12. prosince 2003 s účinností od 1. ledna 2004

Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích upravují zřizování pracovních míst na pozemních komunikacích, tj. na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích.

Uvedená vzorová schémata lze stanovit jako schémata pro přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích podle ustanovení § 61 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Uvedený rozsah dopravního značení se přitom považuje za minimální.

Stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích je upraveno v § 77 a působnost ministerstev, krajských úřadů, obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a policie v § 124 tohoto zákona.

OBSAH:

1	VŠEOBECNĚ	6
1.1	Základní pojmy.....	6
1.2	Některé související právní a technické předpisy.....	9
1.2.1	Evropské dohody.....	9
1.2.2	Právní předpisy.....	9
1.2.3	Technické normy.....	10
1.2.4	Technické podmínky.....	11
1.2.5	Vzorové listy.....	11
1.2.6	Metodické pokyny MD.....	11
1.3	Označení pracovního místa.....	12
1.4	Zásady označování pracovního místa.....	12
1.5	Návrh dopravního značení.....	13
1.6	Působnost.....	13
2	DOPRAVNÍ ZNAČKY	14
2.1	Všeobecně.....	14
2.2	Provedení značek.....	14
2.3	Rozměry značek.....	14
2.4	Umíst'ování svislých značek.....	15
2.4.1	Umíst'ování ve vztahu k rozsahu pracovního místa.....	15
2.4.2	Boční umístění.....	15
2.4.3	Výškové umístění.....	15
2.4.4	Směrové umístění.....	15
2.4.5	Počet.....	15
2.4.6	Zvýraznění.....	15
2.4.7	Zrušení platnosti.....	16
2.5	Zásady pro užití vybraných značek k označení pracovního místa.....	17
2.5.1	Výstražné značky.....	17
2.5.2	Značky upravující přednost.....	18
2.5.3	Zákazové značky.....	19
2.6	Vodorovné značky.....	23
2.6.1	Všeobecně.....	23
2.6.2	Užití typů přechodných vodorovných značek a druhy hmot pro přechodné vodorovné značení.....	23
2.6.3	Vodorovné značky v rámci pracovního místa.....	24
2.6.4	Schvalovací podmínky.....	25
2.7	Minimální požadavky na přenosné dopravní značky.....	26
3	SVĚTELNÉ SIGNÁLY	27
3.1	Všeobecně.....	27
3.2	Výstražné světlo (č. S 7).....	27
3.3	Souprava výstražných světel a světelné režimy.....	28
3.4	Světelná šipka (č. S 8c a č. S 8d).....	30
3.5	Světelný kříž (č. S 8e).....	31
3.6	Světelné signalizační zařízení.....	31
4	DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ	33
4.1	Všeobecně.....	33
4.2	Uzávěrová zařízení.....	33
4.2.1	Všeobecně.....	33
4.2.2	Dopravní kužel (č. Z 1).....	33
4.2.3	Zábrana pro označení uzavírky (č. Z 2).....	34
4.2.4	Směrovací deska (č. Z 4a až č. Z 4e).....	34
4.2.5	Pojízdná uzavírková tabule (č. Z 7).....	36

4.3	Výstražná zařízení.....	37
4.3.1	Všeobecně.....	37
4.3.2	Světelná zábrana.....	37
4.3.3	Světelná vodící tabule.....	38
4.3.4	Světelná rampa.....	39
4.3.5	Zařízení předběžné výstrahy.....	39
4.3.6	Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.....	40
4.3.7	Výstražná páska.....	40
4.4	Vodící zařízení.....	41
4.4.1	Všeobecně.....	41
4.4.2	Vodící tabule (č. Z 3).....	41
4.4.3	Velká zvýrazňující deska (č. Z 6a).....	42
4.4.4	Malá zvýrazňující deska (č. Z 6b).....	42
4.4.5	Vodící deska.....	43
4.4.5.1	Vodící deska levá (č. Z 5a).....	43
4.4.5.2	Vodící deska pravá (č. Z 5b).....	44
4.4.5.3	Vodící deska středová (č. Z 5c).....	44
4.4.5.4	Vodící deska středová (č. Z 5d).....	44
4.4.6	Vodící práh.....	45
4.4.7	Vodící stěna.....	45
4.5	Ochranná zařízení.....	46
4.5.1	Všeobecně.....	46
4.5.2	Zábradlí.....	46
4.5.3	Zarážka pro slepeckou hůl.....	46
4.5.4	Plot.....	47
4.5.5	Svodidlo.....	47
4.6	Nosná zařízení.....	47
4.6.1	Všeobecně.....	48
4.6.2	Podkladní deska.....	48
4.6.3	Podpěrný sloupek.....	49
4.6.4	Stojan.....	49
4.6.5	Zarážený sloupek.....	50
5	VÝSTRAŽNÉ OBLEČENÍ.....	51
5.1	Zaměstnanec na pracovním místě.....	51
5.2	Zaměstnanec zastavující vozidla.....	52
6	VEDENÍ DOPRAVY V OBLASTI PRACOVNÍHO MÍSTA.....	53
6.1	Všeobecně.....	53
6.2	Jízdní pruhy.....	53
6.2.1	Šířka jízdních pruhů na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla.....	53
6.2.2	Šířka jízdních pruhů na ostatních pozemních komunikacích.....	54
6.3	Rychlost jízdy.....	54
6.4	Příčná uzávěra.....	54
6.5	Podélná uzávěra.....	54
6.6	Střídavý provoz.....	55
6.7	Objíždka.....	56
6.8	Operativní pracovní místo na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla.....	56
6.9	Operativní pracovní místo na ostatních pozemních komunikacích.....	56
7	SCHVALOVACÍ PODMÍNKY.....	58
	Vzorová schémata pro označení pracovních míst.....	59
	Řada B – Pracovní místa v obci.....	61
	Řada C – Pracovní místa mimo obec.....	93
	Řada D – Pracovní místa na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla.....	111

1 VŠEOBECNĚ

Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (dále jen „Zásady“) upravují podrobnosti o užití a umístění dopravních značek, světelných signálů a dopravních zařízení pro označení pracovních míst. Vychází zejména ze zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Práce související se zmírňováním závad ve sjízdnosti vlivem povětrnostních jevů, prohlídka tělesa pozemní komunikace, kontrolní činnost apod. se nepovažují za pracovní místo ve smyslu těchto Zásad.

Účelem těchto Zásad je přispět ke zvýšení bezpečnosti pracovníků a ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích v oblasti pracovního místa.

Zásady stanovené pro označení pracovního místa lze přiměřeně využít i pro označení překážky provozu na pozemních komunikacích.

Při označování pracovního místa na pozemní komunikaci v obci s nejvyšší dovolenou rychlostí vyšší než 70 km.h⁻¹ se příslušná ustanovení a schémata přebírají z části platící pro označování pracovních míst mimo obec, případně pro dálnici a silnici pro motorová vozidla.

1.1 Základní pojmy

Pro účely těchto „Zásad“ mají dále uvedené pojmy následující význam.

Dopravní knoflík je dopravní zařízení č. Z 10 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o výrobek zpravidla kulatého, obdélníkového nebo čtvercového tvaru, žluté barvy a maximální výšky 25 mm, užívané pro zřizování přechodného vodorovného značení, vymezení pomocných jízdních pruhů, a to samostatně nebo v kombinaci s vodorovným dopravním značením.

Dopravní kužel je dopravní zařízení č. Z 1 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Může být případně doplněn výstražným světlem. Kužel musí mít alespoň světlé (bílé) pruhy v retroreflexním provedení.

Dopravní zařízení je zařízení sloužící zejména k usměrňování provozu.

Dotyková lišta pro nevidomé je lišta umístěná pod zábranou nebo zábradlím v malé výšce nad zemí, která umožňuje zrakově postiženému (nevidomému) zjistit poklepem hůlky překážku (např. ohraničení výkopů, šachet, kanalizačních vstupů).

Omezení provozu je časově omezená změna organizace provozu na pozemních komunikacích, např. zúžení vozovky, zmenšení šířky jízdního pruhu nebo pruhů nebo uzavření jednoho nebo více jízdních pruhů.

Patka je zařízení položené na vozovku, které slouží k upevnění podpěrných sloupků, vodicích nebo zvýrazňujících desek apod.

Plot je dopravní zařízení, které je uspořádáno podobným způsobem jako zábradlí a slouží k ohraničení šachet, kanalizačních vstupů nebo výkopů. Může také sloužit k ohrazení pracovního místa.

Podélná uzávěra je ohraničení pracovního místa rovnoběžně se směrem provozu na pozemní komunikaci.

Podkladní deska je zařízení položené na pozemní komunikaci sloužící k upevnění podpěrných sloupků, sloupků značek, stojanu, směrovacích desek a jiných zařízení.

Podpěrný sloupek je sloupek zakotvený v podkladní desce, patce nebo připevněný ke svodidlu a slouží k upevnění dopravních značek a dopravních zařízení. Podpěrný sloupek přenosné dopravní značky nebo přenosného dopravního zařízení je v provedení s červenobílými reflexními pruhy o šířce 100 – 200 mm.

Pojízdná uzavírková tabule je dopravní zařízení č. Z 7 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o obdélníkovou sestavu dopravních značek, dopravních zařízení a výstražných světel.

Pomocný jízdní pruh je jízdní pruh přechodně zřízený pro vedení provozu na pozemní komunikaci v oblasti pracovního místa, který je zcela nebo zčásti veden odlišně od původního vedení jízdního pruhu. Může být veden i po zpevněné krajnici.

Pracovní místo je oblast na pozemní komunikaci (na ní samé, vedle nebo nad ní) využívaná pro práce na pozemní komunikaci a pro umístění přenosných dopravních značek, přenosných dopravních zařízení nebo světelných signálů.

Proměnná značka je dopravní značka zobrazovaná na panelu. Užívá se zejména v systému operativního řízení a organizace provozu na pozemních komunikacích v závislosti na okamžité dopravní situaci apod.

Provoz je provoz na pozemních komunikacích.

Přechodné vodorovné značení je vodorovné dopravní značení žluté barvy provedené pro účely přechodného vedení provozu v oblasti pracovního místa.

Přenosná dopravní značka je svislá dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

Příčná uzávěra je ohraničení pracovního místa příčně ke směru provozu.

Směrovací deska je dopravní zařízení č. Z 4a až č. Z 4e podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Může být případně doplněna výstražným světlem.

Souprava světel je zařízení tvořené nejméně třemi funkčně vázanými výstražnými světly.

SSZ je světelné signalizační zařízení.

Stálá dopravní značka je svíslá dopravní značka umístěná na sloupku nebo na konstrukci pevně zabudované do terénu.

Stojan je volně stojící podpěrné zařízení, které slouží k upevnění dopravní značky nebo dopravního zařízení včetně podpěrného sloupku.

Světelná vodicí tabule je dopravní zařízení č. Z 3 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, doplněné výstražnými světly.

Světelná zábrana je dopravní zařízení č. Z 2 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, doplněné výstražnými světly.

Světelná šipka je světelný signál č. S 8c a č. S 8d podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o soubor výstražných světel umožňující vytváření signálních obrazů ve tvaru šipky.

Světelný kříž je světelný signál č. S 8e podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který označuje překážku provozu na pozemních komunikacích vedle vozovky.

VDZ je vodorovné dopravní značení.

Vodicí deska je dopravní zařízení č. Z 5a až č. Z 5e podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Užívá se zpravidla sestava vodicích desek s osazením v jednotlivých patkách nebo s osazením na vodicím prahu.

Vodicí práh je vodicí dopravní zařízení o výšce mezi 80 a 120 mm umístěné na vozovce. Užívá se zejména k oddělení protisměrných jízdních pruhů.

Vodicí stěna je vodicí dopravní zařízení o výšce nejméně 500 mm. Užívá se zejména k fyzickému oddělení provozu.

Vodicí tabule je dopravní zařízení č. Z 3 dle podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Může být případně doplněna výstražným světlem.

Vozovkou se rozumí část pozemní komunikace určená převážně pro jízdu vozidel.

Výstražná páska je páska s červenými a bílými pruhy, použitelná samostatně nebo jako doplněk při označování pracovních míst na chodnících a stezkách pro cyklisty.

Výstražné světlo je světelný signál č. S 7 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Technické provedení upravuje ČSN EN 12352.

Samostatný výstražným světlem se zvýrazňuje nebezpečné místo na pozemní komunikaci s nutností dbát zvýšené opatrnosti. Ve spojení s dopravní značkou nebo dopravním zařízením se zdůrazňuje význam takové značky nebo zařízení.

Zábradlí je dopravní zařízení, které je uspořádáno obdobným způsobem jako zábrana a je určeno pro užití všude tam, kde lze očekávat výskyt chodců nebo cyklistů, tedy zejména na chodnících, pěších zónách a stezkách pro cyklisty.

Zábrana je dopravní zařízení č. Z 2 podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Může být případně doplněna výstražnými světly.

Zařízení předběžné výstrahy je zpravidla přenosné (zejména mobilní) zařízení, které svým uspořádáním a umístěním upozorňuje například na pracovní místo.

Značkou se rozumí dopravní značka.

Zvýrazňující deska je dopravní zařízení č. Z 6a a č. Z 6b podle vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Užívá se zejména k oddělení protisměrných jízdnic pruhů.

Ve schématech, ve kterých je uvedeno dopravní zařízení směrovací deska levá č. Z 4a nebo směrovací deska pravá č. Z 4b, lze toto dopravní zařízení nahradit směrovací deskou levá č. Z 4d nebo směrovací deskou pravou č. Z 4e. Na jednom pracovním místě nelze směrovací desky č. Z 4a kombinovat se směrovacími deskami č. Z 4d. Totéž platí o kombinaci směrovací desky č. Z 4b, kterou nelze kombinovat se směrovacími deskami č. Z 4e. Tyto zásady se týkají schémat B/1 až B/13, B/15 až B/24, C/1 až C/9, C/15 až D 20 a D/28.2.

1.2 Některé související právní a technické předpisy

1.2.1 Evropské dohody

- Úmluva o silničním provozu (Vídeň, 1968),
- Úmluva o silničních značkách a signálech (Vídeň, 1968),
- Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničním provozu (Ženeva, 1971),
- Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech (Ženeva, 1971),
- Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR).

1.2.2 Právní předpisy

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky,
- nařízení vlády č. 17/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na elektrická zařízení nízkého napětí,
- vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů.

1.2.3 Technické normy

- ČSN EN ISO 20471 Oděvy s vysokou viditelností – Zkušební metody a požadavky,
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky,
- ČSN EN 12899-2 Stálé svislé dopravní značení – Část 2: Prosvětlované dopravní majáčky,
- ČSN EN 12899-3 Stálé svislé dopravní značení – Část 3: Směrové sloupky a odrazky,
- ČSN EN 12899-4 Stálé svislé dopravní značení – Část 4: Systém řízení výroby,
- ČSN EN 12899-5 Stálé svislé dopravní značení – Část 5: Počáteční zkouška typu,
- ČSN EN 12352 Řízení dopravy na pozemních komunikacích – Výstražná světla,
- ČSN EN 12368 Řízení dopravy na pozemních komunikacích – Návěstidla,
- ČSN EN 12966-1+A1 Svislé dopravní značení – Proměnné dopravní značky – Část 1: Norma výrobku,
- ČSN EN 12966-2 Svislé dopravní značení – Proměnné dopravní značky – Část 2: Počáteční zkoušky typu,
- ČSN EN 12966-3 Svislé dopravní značení – Proměnné dopravní značky – Část 3: Řízení výroby (u výrobce),
- ČSN EN 13422 +A1 Svislé dopravní značení – Přenosná deformovatelná varovná zařízení – Kužely a válce,
- ČSN EN 12767 Pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemních komunikacích – Požadavky a zkušební metody,
- ČSN EN 1436 +A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení,
- ČSN EN 1423 Vodorovné dopravní značení – Materiály pro dopravní značení – Dodatečný posyp – Balotina, protismykové přísady a jejich směsi,
- ČSN EN 1463-1 Vodorovné dopravní značení – Dopravní knoflíky – Část 1: Základní požadavky a funkční charakteristiky,
- ČSN EN 1463-2 Vodorovné dopravní značení – Dopravní knoflíky – Část 2: Základní požadavky a funkční charakteristiky,
- ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení,
- ČSN 36 5601-1 Světelná signalizační zařízení. Technické a funkční požadavky. Část 1: Světelná signalizační zařízení pro řízení silničního provozu,
- ČSN 73 6021 Světelná signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel,
- ČSN 73 6100-1 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1: Základní názvosloví,
- ČSN 73 6100-2 Názvosloví pozemních komunikací – Část 2: Projektování pozemních komunikací,
- ČSN 73 6100-3 Názvosloví pozemních komunikací – Část 3: Vybavení pozemních komunikací,

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody,
- ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště (obě části).

1.2.4 Technické podmínky

- TP 57 Speciální bezpečnostní zařízení na pozemních komunikacích – únikové zóny,
- TP 58 Směrové sloupky a odrazky – Zásady pro používání,
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích,
- TP 85 Zpomalovací prahy,
- TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací,
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón,
- TP 119 Odrazová zrcadla,
- TP 130 Odrazky proti zvěři – Optické zařízení bránící zvěři ke vstupu na komunikaci,
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích,
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi,
- TP 165 Proměnné svislé dopravní značky a zařízení pro provozní informace,
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích,
- TP 174 Zásady pro používání dopravních majáčků,
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty,
- TP 217 Zvýrazňující optické prvky na PK – Zvýrazňující sloupky, obrubníkové odrazky, vodící trvale svítící knoflíky a zvýrazňující knoflíky – zásady pro používání.

1.2.5 Vzorové listy

- VL 6.1 Vybavení pozemních komunikací. Svislé dopravní značky,
- VL 6.2 Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky,
- VL 6.3 Vybavení pozemních komunikací. Dopravní zařízení,
- VL 6.4 Vybavení pozemních komunikací. Proměnné dopravní značky.

1.2.6 Metodické pokyny MD

- Systém jakosti v oboru pozemních komunikací (SJ-PK), čj. 1/2013-120-TN/2, v platném znění.

1.3 Označení pracovního místa

Způsob a rozsah označení pracovního místa se odvozuje především z charakteru a doby trvání pracovního místa.

Pracovní místo se rozděluje na:

1. operativní
2. standardní

Operativní pracovní místo je pracovní místo, které vzniklo pro účely běžné údržby nebo v důsledku neplánované události apod. na pozemní komunikaci, a to zpravidla na kratší dobu. Operativní pracovní místo může být i pohyblivé.

Standardní pracovní místo je pracovní místo předem plánované s nepřetržitou delší dobou trvání. S přihlédnutím k místním podmínkám může být v rozsahu stanoveném pro standardní označení označeno i jiné pracovní místo.

1.4 Zásady označování pracovního místa

- 1) Označování pracovních míst se provádí podle vzorových schémat. Tato schémata je nutno přizpůsobit konkrétní situaci. To je možné provést při zachování funkčnosti řešení daného příslušným schématem.
- 2) Vedení provozu v oblasti pracovního místa má být pro účastníky provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.
- 3) Dbá se, aby byla zaváděna jen taková opatření, která se pro označení pracovních míst považují za bezpečná a potřebná.
- 4) Značky, světelné signály a dopravní zařízení související s pracovním místem se umísťují až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby značky, světelné signály a dopravní zařízení nebyly viditelné z žádného jízdního směru.
- 5) Značky, které mají význam jen v časově omezené době (např. jen v pracovní době), musí být mimo tuto dobu (např. v mimopracovní době) zrušeny škrtnutím, zakrytím nebo odstraněním.
- 6) Dopravní značení musí být odpovídajícím způsobem aktualizováno v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně odstraněno.
- 7) Pokud je to možné, provádějí se práce spojené s označováním pracovního místa v době nízkých intenzit provozu, tj. mimo dopravní špičky.
- 8) Při umísťování jednotlivých značek, světelných signálů a dopravních zařízení se postupuje ve směru pohybu dopravního proudu. Při odstraňování pracovního místa je lze odstraňovat ve směru pohybu dopravního proudu, a to až poté, kdy jsou všechny jízdní pruhy v tomto směru volně průjezdné.
- 9) S pracemi, pro něž je pracovní místo zřizováno, smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení.
- 10) Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.

1.5 Návrh dopravního značení

Pro označení pracovního místa se vypracovává návrh dopravního značení, který se skládá z textové a grafické části.

Textová část návrhu dopravního značení obsahuje tyto údaje:

- a) popis dotčeného úseku pozemní komunikace, rozsahu pracovního místa a navrhovaná doba trvání,
- b) základní požadavky na provedení dopravního značení užitého pro označení pracovního místa (velikost, třída retroreflexe atd.),
- c) případnou předpokládanou objížďku s udáním její délky a trasy,
- d) zvláštní opatření (např. změny dopravního značení mimo pracovní dobu, apod.),
- e) u automaticky pracujících nebo programovatelných světelných signalizačních zařízení uspořádání fází a osobu odpovědnou v případě výpadku nebo poruchy zařízení.

Grafická část obsahuje návrh dopravního značení vycházející z typových schémat uvedených v těchto Zásadách, přizpůsobených konkrétní situaci.

V návrhu se zohledňuje situace a okolnosti provozu a stávající umístění značek a zařízení.

1.6 Působnost

Působnost ve věci stanovení úpravy provozu upravuje § 77 zákona č. 361/2000 Sb. Přejícná úprava provozu může být stanovena obecnými schématy ve smyslu § 61 odst. 4 cit. zákona.

2 DOPRAVNÍ ZNAČKY

2.1 Všeobecně

Pro označení pracovních míst se užívají dle konkrétních podmínek stálé nebo přenosné svíslé značky a přechodné vodorovné značky. Při jejich umístění se postupuje podle TP 65 s odchylkami stanovenými těmito Zásadami.

V rámci pracovního místa se smí užívat značek jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost provozu.

Dopravní značení musí vystihovat skutečnou situaci v oblasti pracovního místa a poskytovat jednoduché, včasné a jednoznačné informace. Provádí se podle těchto Zásad se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně – technický stav pozemní komunikace.

Stejně dopravní situace je nutno vyznačovat stejným či obdobným způsobem.

Značky užívané pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, ČSN EN 12966-1+A1, TP 143, TP 70, VL 6.1, VL 6.2 a těmito Zásadám.

Jednotlivé značky a způsob jejich užití s ohledem na charakter pracovního místa jsou uvedeny v příslušných schématech.

Svíslé značky mohou být v odůvodněných případech doplněny, resp. zvýrazněny výstražným světlem nebo zvýrazněny umístěním na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu i osvětleny.

Technické provedení značek musí odpovídat příslušným technickým předpisům.

2.2 Provedení značek

Značky užívané k označení pracovních míst musí být provedeny jako retroreflexní.

Retroreflexní materiál svíslých značek užitých na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a místních komunikacích I. třídy musí splňovat vlastnosti minimálně třídy RA2, na ostatních pozemních komunikacích minimálně třídy RA1 dle ČSN EN 12899-1.

Vodorovné dopravní značky musí splňovat požadavky ČSN EN 1436+A1 a musí být retroreflexní.

2.3 Rozměry značek

Rozměry značek stanoví VL 6.1 a VL 6.2. Není dovoleno užívat svíslých značek zmenšené velikosti.

Svíslé značky zvětšené velikosti se užívají na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla a případně na dalších dopravně významných (zejména směrově rozdělených) pozemních komunikacích. Při snížené rychlosti do 80 km.h⁻¹ lze ve stísněných podmínkách v rámci pracovního místa na těchto komunikacích užit značky základní velikosti.

Svíslé značky základní velikosti se užívají na ostatních pozemních komunikacích.

V rámci jednoho pracovního místa se smí užívat svíslých značek pouze jedné velikosti, vyjma uvedené možnosti umístění ve stísněných podmínkách.

Určité odlišnosti pro provedení a užití svíslé značky umístěné na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu upravuje čl. 2.4.6.

2.4 Umísťování svislých značek

2.4.1 Umísťování ve vztahu k rozsahu pracovního místa

V případě dlouhého pracovního místa se doporučuje značky v přiměřených vzdálenostech opakovat (po 500 až 1000 m).

2.4.2 Boční umístění

Vodorovná vzdálenost bližšího okraje stálé značky nebo její nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice nebo od obrubníku je 0,50 – 2,00 m. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje přenosné značky od jízdního nebo pomocného pruhu je 0,50 – 4,00 m.

2.4.3 Výškové umístění

Pokud je pro označení pracovního místa užito stálých dopravních značek, umísťují se dle zásad uvedených v TP 65.

Přenosné značky se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 0,6 m nad úroveň vozovky a pokud možno v jednotné výšce v rámci pracovního místa.

2.4.4 Směrové umístění

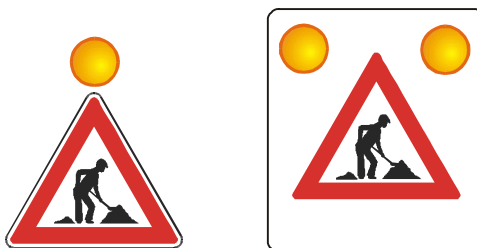
Značky určené pro řidiče se umísťují zpravidla kolmo ke směru jízdy.

2.4.5 Počet

Pro zajištění požadované stability a snadné čitelnosti dopravního značení se doporučuje na jednom sloupku umísťovat jednu značku (včetně případné dodatkové tabulky); jednotlivé značky v rámci pracovního místa se doporučuje umísťovat samostatně.

2.4.6 Zvýraznění

Pro zvýraznění (zdůraznění) významu vybrané značky se tato doplňuje výstražným světlem typu 1. Světlo se umísťuje nad příslušnou značku a musí odpovídat ČSN EN 12352.



Obrázek 1

Náhradou za užití výstražného světla lze vybranou značku umístit na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu. Přitom platí následující zásady:

- zvýrazňovaná značka je základní velikosti,
- uvedeným způsobem se zvýrazňuje zpravidla první značka „Práce“ č. A 15,
- podkladová tabule je pravoúhlého tvaru;



Obrázek 2

- pokud je nutno zvýraznit značku „Dej přednost v jízdě!“ č. P 4 a „Stůj, dej přednost v jízdě!“ č. P 6 nebo případně výstražný kříž č. A 32a a č. A 32 b označující železniční přejezd má podkladová tabule tvar odpovídající tvaru značky (tabule tvoří obrys této značky),



Obrázek 3

- retroreflexní žlutozelený fluorescenční materiál podkladu musí svými světelně-technickými vlastnostmi vyhovovat třídě RA3 podle ČSN EN 12899-1.
- činná plocha zvýrazněné značky musí být z retroreflexního materiálu min. třídy RA2 podle ČSN EN 12899-1.

2.4.7 Zrušení platnosti

Dočasná neplatnost značky se vyjadřuje škrtnutím nebo překrytím oranžovo-černým pruhem. Neplatnost celé značky se zpravidla vyznačuje minimálně křížovým škrtnutím nebo zakrytím celé značky. Tímto způsobem však nemůže být vyjádřena neplatnost svislé značky upravující přednost.



Obrázek 4

Pro zrušení platnosti značky na dobu delší než 3 měsíce se doporučuje značku zakrýt nebo odstranit.

Pro zrušení některého údaje na značce je nutno provést překrytí údaje tak, aby byl dostatečně zakryt.

Páska s oranžovo-černým pruhem je v šířce min. 50 mm. Uvedené škrtnutí může být provedeno i umístěním přídatné konstrukce na značku. Tato úprava musí být účinná i za snížené viditelnosti a nesmí se poškodit při jejím odstraňování činná plocha stávající značky.

2.5 Zásady pro užití vybraných značek k označení pracovního místa

Pro označení pracovního místa se užívají zejména následující značky:

2.5.1 Výstražné značky

Zúžená vozovka (z obou stran) (č. A 6a)



Značky č. A 6a se užívá k upozornění na místo (úsek), kde se vozovka na rozdíl od předcházejícího úseku výrazně zužuje z obou stran. Původní počet jízdních pruhů však musí být zachován a šířka žádného z nich nesmí být menší než 2,75 m.

Je-li provoz do zúženého úseku pracovního místa postupně usměrňován umístěním dopravních zařízení (zpravidla směrovacími deskami č. Z 4), je začátkem zúžení místo, kde se nachází první dopravní zařízení na vozovce.

Zúžená vozovka (z jedné strany) (č. A 6b)



Značky č. A 6b se užívá k upozornění na místo (úsek), kde se vozovka oproti předcházejícímu úseku výrazně zužuje z jedné strany. Symbol na značce je proveden tak, aby odpovídal skutečnému zúžení vozovky buď z levé nebo z pravé strany. Původní počet jízdních pruhů však musí být zachován a šířka zúženého jízdního pruhu nesmí být menší než 2,75 m.

Je-li provoz do zúženého úseku pracovního místa postupně usměrňován umístěním dopravních zařízení (zpravidla směrovacími deskami č. Z 4), je začátkem zúžení místo, kde se nachází první dopravní zařízení.

Nerovnost vozovky (č. A 7a)



Značky č. A 7a se užívá k upozornění na jednotlivé hrboly, výtluky, díry apod., nebo se jedná o úsek s nerovným povrchem vozovky (na rozdíl od předcházejícího úseku). Jestliže se jedná o nerovnosti v úseku delším než 500 m, doplňuje se značka č. A 7a dodatkovou tabulkou č. E 4 „Délka úseku“ s uvedením skutečné délky úseku.

Provoz v obou směrech (č. A 9)



Značky č. A 9 se užívá k upozornění na úsek pozemní komunikace, kde je na rozdíl od předcházejícího úseku provoz z důvodu pracovní činnosti veden dočasně v obou směrech. Značkou č. A 9 se označuje především následující situace:

- konec směrově rozdělené pozemní komunikace, kde provoz přechází na obousměrnou směrově nerozdělenou pozemní komunikaci,
- dočasné vedení provozu v obou směrech v jednom jízdním pásu směrově rozdělené pozemní komunikace při uzavření druhého jízdního pásu,
- dočasné vedení obousměrného provozu po původně jednosměrné pozemní komunikaci (např. při objíždkách apod.).

Značky č. A 9 se zpravidla neužívá v obci na konci jednosměrné pozemní komunikace, pokud jednosměrný úsek končí křižovatkou.

Pokud začátek úseku s obousměrným provozem není dostatečně zřetelný ze stavebního uspořádání pozemní komunikace, například pokud úsek začíná mimo křižovatku, doplňuje se značka č. A 9 dodatkovou tabulkou č. E 3a „Vzdálenost“ s uvedením vzdálenosti k začátku úseku s obousměrným provozem.

Značka č. A 9 se opakuje za každou křižovatkou. Značku č. A 9 lze umístit také u místa, kde obousměrný provoz začíná.

Světelné signály (č. A 10)



Značky č. A 10 se užívá k upozornění na místo, kde je provoz podél pracovního místa řízen světelnými signály.

Místo pro zastavení vozidla před světelným signalizačním zařízením (SSZ) se v případě potřeby vyznačuje příčnou čarou souvislou v provedení přechodné vodorovné dopravní značky, tj. žlutou barvou nebo fólií, případně pomocí dopravních knoflíků.

Práce (č. A 15)



Značky č. A 15 se užívá k upozornění na jakoukoliv činnost vykonávanou na pozemní komunikaci, jejich součástech nebo v jejím bezprostředním okolí, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu nebo při které by mohli být provozem ohroženi pracovníci tuto činnost vykonávající.

Značka č. A 15 je zpravidla první značkou označující pracovní místo. V takovém případě se zvýrazňuje umístěním výstražného světla typu I nad značku nebo umístěním značky č. A 15 na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu třídy RA3.

Na dálnici a silnici pro motorová vozidla se první značka č. A 15 umísťuje zpravidla ve vzdálenosti 2000 m a další značka ve vzdálenosti 800 m před začátkem pracovního místa. Ve stísněných poměrech se užívá pouze značky umístěné ve vzdálenosti 800 m. Vzdálenost k začátku pracovního místa se uvádí na dodatkové tabulce „Vzdálenost“ (č. E 3a) umístěné pod značkou č. A 15.

Na jiných pozemních komunikacích se značka č. A 15 umísťuje mimo obec ve vzdálenosti 200 – 600 m a v obci 50 – 150 m před začátkem pracovního místa. Pokud stanovené rozpětí vzdálenosti nelze dodržet, doplňuje se značka dodatkovou tabulkou č. E 3a s uvedením skutečné vzdálenosti k začátku pracovního místa.

2.5.2 Značky upravující přednost

Přednost protijedoucích vozidel (č. P 7)



Značky č. P 7 se užívá v případě, kdy je nutno stanovit přednost pro protijedoucí vozidla na místech, kde není možný bezpečný obousměrný provoz s dostatečným bočním odstupem pro všechny druhy vozidel.

Značky č. P 7 je nutno užít v případě šířky vozovky menší než 5,50 m, zároveň při zachování minimální šířky vozovky 2,75 m. Přitom musí být úsek v celé délce dostatečně přehledný, aby bylo možno povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům splnit; pokud tomu tak není, je nutno provoz v takto zúženém úseku řídit (např. světelnými signály). Na situaci označenou značkou č. P 7 se předem upozorňuje výstražnou značkou „Zúžená vozovka“ (č. A 6a nebo č. A 6b), případně lze užít dalších značek podle konkrétní situace.

Z opačné strany zúženého úseku se umísťuje značka č. P 8 „Přednost před protijedoucími vozidly“.



Přednost před protijedoucími vozidly (č. P 8)

Značkou č. P 8 se stanoví přednost před protijedoucími vozidly na místech, kde není možný bezpečný obousměrný provoz s dostatečným bočním odstupem pro všechny druhy vozidel a kde je z opačné strany umístěna značka č. P 7 „Přednost protijedoucích vozidel“.

2.5.3 Zákazové značky



Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) (č. B 1)

Značky č. B 1 se užívá ke stanovení zákazu vjezdu všech vozidel z obou směrů jízdy. K označení zákazu vjezdu do prostoru pracoviště se značka č. B 1 zpravidla umísťuje na zábranu pro označení uzavírky č. Z 2. Případné výjimky ze zákazu vjezdu, a to i např. pro vozidla stavby, se uvádějí pouze na dodatkové tabulce „Text“ (č. E 13) umístěné pod značkou č. B 1 (např. „Mimo vozidel stavby“).

V případě, že zákaz vjezdu nezačíná bezprostředně za křižovatkou, musí být na tuto skutečnost upozorněno za nejbližší křižovatkou umístěním značky č. IP 10a „Slepá pozemní komunikace“ nebo před nejbližší křižovatkou značkou č. IP 10b „Návěst před slepou pozemní komunikací“.



Nejvyšší dovolená rychlost (č. B 20a)

Značky č. B 20a se užívá v případech, kdy je nutno s přihlédnutím k podmínkám pracovního místa stanovit hranici nejvyšší dovolené rychlosti jízdy odlišně od rychlostních limitů stanovených v obecných ustanoveních pravidel provozu. Snižování hranice nejvyšší dovolené rychlosti značkou č. B 20a se provádí postupně, zpravidla po 20 km.h⁻¹, nejvýše po 30 km.h⁻¹.

Na dálnici a silnici pro motorová vozidla se při snižování rychlosti mimo obec se jako první umísťuje značka č. B 20a s číslem 100 a následně s číslem 80. Pro přejíždění středního dělicího pásu se značkou č. B 20a se dle místních podmínek stanoví nejvyšší dovolená rychlost 60 nebo 80 km.h⁻¹. Pro jízdu v delším úseku na protisměrném jízdním pásu se dle místních podmínek stanoví nejvyšší dovolená rychlost 80 nebo 100 km.h⁻¹.

Na dálnici a silnici pro motorová vozidla v obci se při snižování rychlosti jako první umísťuje značka č. B 20a s číslem 60.

Na jiné pozemní komunikaci se při snižování rychlosti mimo obec jako první umísťuje značka č. B 20a s číslem 80, v obci s číslem 40.

Nejnižší hranice nejvyšší dovolené rychlosti na veřejně přístupných pozemních komunikacích je 30 km.h⁻¹. V odůvodněných případech, např. pro jízdu po stavebních nebo mostních provizoriích apod., lze výjimečně stanovit nejvyšší dovolenou rychlost i nižší. Na dálnici a silnici pro motorová vozidla je nejnižší hranice nejvyšší dovolené rychlosti 40 km.h⁻¹.

Při postupném snižování nebo zvyšování nejvyšší dovolené rychlosti se užívají pouze značky č. B 20a s odpovídajícími údaji na značce (a nikoli rovněž příslušné značky č. B 20b), neboť značka č. B 20a rovněž ukončuje platnost předcházející značky č. B 20a s jiným údajem.

Při stanovení hranice nejvyšší dovolené rychlosti pro vybraný druh vozidla se značka č. B 20a doplňuje dodatkovou tabulkou „Druh vozidla“ (č. E 9), případně „Celková hmotnost“ (č. E 5).

Při potřebě stanovení odlišné hranice nejvyšší dovolené rychlosti pro různé druhy vozidel se značky č. B 20a a příslušné dodatkové tabulky umísťují na jednom sloupcu nebo na společné tabuli, aby se vyloučily nejasnosti se vzájemným ukončováním platnosti značek č. B 20a.

Zákaz předjíždění (č. B 21a)



Značky č. B 21a se užívá zejména před pracovním místem při snížení počtu jízdních pruhů za účelem usměrnění provozu do pravého jízdního pruhu v případech, kdy je užití značky účelné a pokud nevyhovuje obecná úprava o střídavém řazení do průběžného pruhu.

Pro zdůraznění delšího průběhu zákazu předjíždění se značky užívá i v případě, kdy jsou protisměrné jízdní pruhy odděleny vodicími deskami, případně zvýrazňujícími deskami. Značka se na dálnici a silnici pro motorová vozidla opakuje každých 1000 – 1500 m, na ostatních pozemních komunikacích mimo obec každých 300 – 500 m.

Pro stanovení zákazu pro vybrané druhy vozidel se značka č. B 21a doplňuje dodatkovou tabulkou č. E 9 se symbolem (symboly) příslušného vozidla (vozidel). Pro stanovení zákazu jen pro nákladní automobily se užívá značky „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“ (č. B 22a).

Značky č. B 21a se neužívá v obci na pozemní komunikaci se dvěma nebo více jízdními pruhy vyznačenými na vozovce v jednom směru jízdy (o předjíždění se zde nejedná).

Konec všech zákazů (č. B 26)



Značky č. B 26 se užívá k ukončení platnosti všech značek vyjadřujících zákazy nebo omezení, které jsou stanoveny pro jedoucí vozidla, pokud jejich platnost končí mimo křižovatku.

Pro účely dopravního značení v oblasti pracovních míst se jedná zejména o značky č. B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, č. B 21a „Zákaz předjíždění“, č. B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, č. IP 21 „Omezení v jízdním pruhu“ a č. IS 10d „Návěst změny směru jízdy s omezením“.

Značkou č. B 26 se ukončuje platnost výše uvedených značek jednak při jejich společném umístění, ale i jednotlivé značky z výše uvedených náhradou za užití příslušné značky označující konec zákazu. Přitom není rozhodující, zda je začátek příslušných omezení shodný (tj. značky na společném sloupku) nebo zda omezení začínají postupně.

Pokud se při užití více značek následně ukončuje platnost pouze jedné značky a další zákaz nebo omezení pokračuje, nelze značky č. B 26 užít. V takovém případě se užije příslušné značky ukončující platnost konkrétní značky (například č. B 20b, č. B 21b, č. B 22b, č. C 6b, č. IP 16).

2.5.4 Informativní značky



Uspořádání jízdních pruhů (č. IP 16)

Značkou č. IP 16 se vyznačuje v oblasti pracovního místa počet a uspořádání jízdních pruhů zejména při vedení obousměrného provozu ve více než dvou jízdních pruzích na jednom jízdním pásu směrově rozdělené pozemní komunikace. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci počtu a uspořádání jízdních pruhů. V případě potřeby lze na značce vyznačit situaci včetně počtu a uspořádání jízdních pruhů v protisměru (např. při vedení pomocného jízdního pruhu na původní zpevněné části krajnice).

Značky č. IP 16 se dále užívá k ukončení platnosti značky „Omezení v jízdním pruhu“ (č. IP 21), případně „Vyhrazený jízdní pruh“ (č. IP 20a).



Zvýšení počtu jízdních pruhů (č. IP 18a)

Značkou č. IP 18a se vyznačuje pro oblast pracovního místa úsek pozemní komunikace, kde dochází oproti předcházejícímu průběhu pozemní komunikace ke zvýšení počtu jízdních pruhů. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci, počtu a uspořádání jízdních pruhů.

Na značce č. IP 18a se rovněž užitím symbolu příslušné značky stanoví omezení nebo nebezpečí vztahující se k příslušnému jízdnímu pruhu v jeho dalším průběhu.

Značky č. IP 18a se dále užívá k ukončení platnosti značky „Omezení v jízdním pruhu“ (č. IP 21), případně „Vyhrazený jízdní pruh“ (č. IP 20a).



Snížení počtu jízdních pruhů (č. IP 18b)

Značkou č. IP 18b se vyznačuje pro oblast pracovního místa úsek pozemní komunikace, kde dochází oproti předcházejícímu průběhu pozemní komunikace ke snížení počtu jízdních pruhů. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci, počtu a uspořádání jízdních pruhů.

Užívá se zpravidla značky č. IP 18b jen předběžně, tj. s uvedením skutečné vzdálenosti k místu snížení počtu jízdních pruhů ve spodní části značky nebo na dodatkové tabulce „Vzdálenost“ (č. E 3a). Takovým místem je první směrovací deska příčné uzávěry a vlastní začátek ukončení jízdního pruhu se značkou č. IP 18b již neoznačuje.

Na značce č. IP 18b se rovněž užitím symbolu příslušné značky stanoví omezení nebo nebezpečí vztahující se k příslušnému jízdnímu pruhu v jeho dalším průběhu.

Značky č. IP 18b se dále užívá k ukončení platnosti značky „Omezení v jízdním pruhu“ (č. IP 21), případně „Vyhrazený jízdní pruh“ (č. IP 20a).



Omezení v jízdním pruhu (č. IP 21)

Značkou č. IP 21 se stanoví pro oblast pracovního místa omezení platné pro příslušný jízdní pruh. To se vyjadřuje užitím symbolu příslušné zákazové nebo příkazové značky na značce č. IP 21. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci, počtu a uspořádání jízdních pruhů.

V případě, kdy se umístěním značky stanovuje omezení v jízdním pruhu v mezikřižovatkovém úseku poprvé, se před touto značkou užívá i značky předběžné.



Návěst změny směru jízdy (č. IS 10a)

Značkou č. IS 10a se pro oblast pracovního místa označuje změna směru jízdy do protisměru na směrově rozdělené pozemní komunikaci. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci, počtu a uspořádání jízdních pruhů.

Užívá se zpravidla značky č. IS 10a jen předběžné, tj. s uvedením skutečné vzdálenosti k místu změny směru jízdy ve spodní části značky. Takovým místem je první směrovací deska příčné uzávěry. Vlastní začátek změny směru jízdy se značkou č. IS 10a již neoznačuje.

Návěst změny směru jízdy (č. IS 10b)



Značkou č. IS 10b se pro oblast pracovního místa označuje změna směru jízdy na směrově nerozdělené pozemní komunikaci. Značky č. IS 10b se užívá zejména v případech, kdy je změna směru výrazná nebo pokud vedení provozu není dostatečně přehledné. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci, počtu a uspořádání jízdních pruhů.

Užívá se zpravidla značky č. IS 10b jen předběžné, tj. s uvedením skutečné vzdálenosti k místu změny směru jízdy ve spodní části značky. Takovým místem je první směrovací deska příčné uzávěry. Vlastní začátek změny směru jízdy se značkou č. IS 10b již neoznačuje.

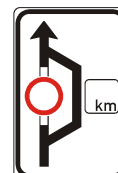
Návěst změny směru jízdy s omezením (č. IS 10d)



Značkou č. IS 10d se pro oblast pracovního místa označuje změna směru jízdy do protisměru na směrově rozdělené pozemní komunikaci nebo změně směru jízdy na směrově nerozdělené pozemní komunikaci. Provedení značky musí odpovídat skutečné situaci, počtu a uspořádání jízdních pruhů. V případě směrově nerozdělené pozemní komunikace značka č. IS 10d symbol středního dělicího pásu neobsahuje.

Užívá se značky předběžné, tj. s uvedením skutečné vzdálenosti k místu změny směru jízdy ve spodní části značky. Takovým místem je první směrovací deska příčné uzávěry.

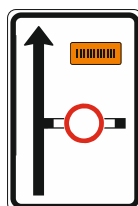
Návěst před objížděkou (č. IS 11a)



Značkou č. IS 11a se pro oblast pracovního místa označuje uzavírka nebo omezení na pozemní komunikaci. Uzavírka nebo druh omezení se na značce vyjadřuje symbolem příslušné zákazové značky. Pokud je to pro orientaci účastníků provozu významné, uvádějí se na značce další doplňující údaje, zejména délka a směr objížděky.

Směr a průběh objížděky se na značce vyjadřuje schematicky. V případě delší objížděkové trasy se na značce uvádějí názvy obcí nacházející se na trase.

Při krátkodobé uzavírce, při uzavírce v obci s nepodstatným prodloužením trasy a při souběžné objížděce se délka objížděky neuvádí.



V návaznosti na užití značky č. IS 11a se vlastní objížděková trasa vyznačuje příslušnými směrovými tabulemi pro vyznačení objížděky (č. IS 11b až č. IS 11d). To neplatí v případě souběžně vedené objížděky.

2.6 Vodorovné značky

2.6.1 Všeobecně

Vodorovné značky se užívají samostatně nebo ve spojení se svislými značkami, popřípadě s dopravními zařízeními. Přechodná změna místní úpravy provozu je v retroreflexní úpravě, značky jsou v barvě žluté provedené z materiálů určených pro VDZ nebo jiným srozumitelným způsobem (např. dopravní knoflíky).

Platnost trvalého vodorovného dopravního značení, které je v rozporu se značením přechodným, se zruší jeho odstraněním nebo překrytím, pokud by jeho ponechání mohlo být matoucí a nebezpečné.

Přechodná změna místní úpravy provozu provedená vodorovnými značkami musí být po zrušení pracovního místa neprodleně odstraněna.

Po technické a funkční stránce musí VDZ splňovat požadavky ČSN EN 1436 +A1, materiály na dodatečný posyp musí splňovat požadavky ČSN EN 1423. Dopravní knoflíky musí vyhovovat ČSN EN 1463-1 a ČSN EN 1463-2.

2.6.2 Užití typů přechodných vodorovných značek a druhy hmot pro přechodné vodorovné značení

Pro přechodné vodorovné značení se užívají zejména tyto druhy hmot:

- barva,
- fólie (zpravidla se jedná o předformované pásy, které se na vozovku většinou lepí a jsou snadno odstranitelné).

Vodorovné dopravní značky lze nahradit nebo doplnit sestavou dopravních knoflíků žluté barvy.

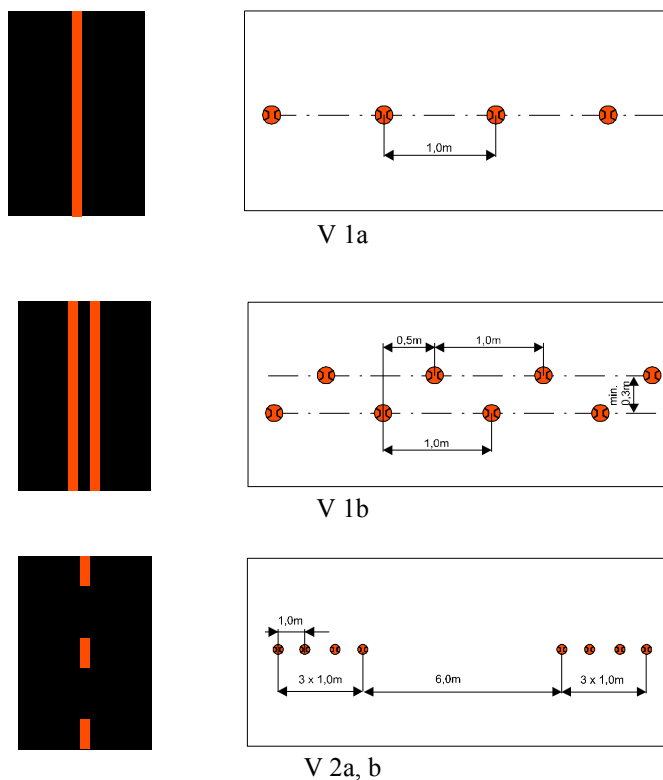
Při odstraňování značení nesmí dojít k narušení nebo poškození povrchu vozovky a smějí zůstat jen minimálně viditelné stopy po odstraněném vodorovném značení, které nevytvářejí fantomický efekt.

Při užití sestavy dopravních knoflíků se volí následující podélné odstupy jednotlivých knoflíků:

- V oblastech převádění provozu: 0,30 – 0,50 m (na dálnici 0,50 – 1,0 m)
- Mimo oblasti převádění provozu: 0,75 – 1,00 m

V případě vyznačení podélné čáry šířky 0,25 m se umísťují dva dopravní knoflíky vedle sebe a vzájemné odstupy dvojic jsou stejné jako u podélných čar šířky 0,125 m.

Hmoty pro provádění přechodného vodorovného dopravního značení musí být uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značení schváleném Ministerstvem dopravy pro příslušné období. Vzhledem k tomu, že barva je z povrchu vozovky obtížněji odstranitelná, doporučuje se užívání fólií nebo dopravních knoflíků. Barva se může s výhodou uplatnit tehdy, pokud se bezprostředně po ukončení pracovního místa počítá s obnovou povrchu vozovky.



Obrázek 5

Výběr konkrétních hmot a kombinací pro přechodné vodorovné dopravní značení je třeba jednotlivě zvažovat pro každý případ užití. Jako základní kritéria je třeba brát v úvahu:

- druh vodorovné dopravní značky,
- požadovanou dobu životnosti,
- materiál a stav povrchu vozovky,
- možnosti odstranění,
- dopravní zatížení.

2.6.3 Vodorovné značky v rámci pracovního místa

V rámci pracovního místa se užívají zejména následující značky:

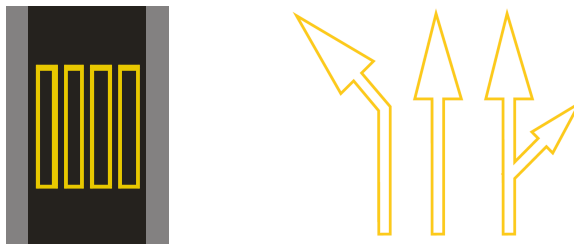
- č. V 1a „Podélná čára souvislá“
- č. V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“
- č. V 2a „Podélná čára přerušovaná“
- č. V 2b „Podélná čára přerušovaná“
- č. V 4 „Vodící čára“
- č. V 5 „Příčná čára souvislá“
- č. V 6a „Příčná čára souvislá se symbolem „Dej přednost v jízdě,“
- č. V 6b „Příčná čára souvislá s nápisem STOP,“
- č. V 9a „Směrové šipky,“

V rámci pracovního místa, resp. pro usměrnění a vedení provozu v důsledku omezení v oblasti pracovního místa, se užívají vodorovné značky vždy v provedení jako přechodné, tj. v barvě žluté nebo oranžové. To platí i v případě, že se v konkrétním případě neuplatňuje nadřazenost významu přechodných vodorovných značek nad stálými (např. vozovka bez stálého vodorovného značení).

Provedení přechodných vodorovných značek z hlediska tvaru a rozměrů musí odpovídat VL 6.2.

Provedení podélných čar vodorovného značení z dopravních knoflíků upravuje čl. 2.6.2.

V rámci přechodné úpravy provozu mohou být značky č. V 7 a V 9a provedeny čárami vyznačujícími obrys značky.



Obrázek 6

2.6.4 Schvalovací podmínky

Všechny prvky použité pro označení pracovního místa na pozemních komunikacích musí být schválené.

2.7 Minimální požadavky na přenosné dopravní značky

Tabulka 1 – Technické požadavky na přenosné dopravní značky

	Pozemní komunikace				
	Dálnice, rychlostní silnice	Místní komunikace I. třídy	Silnice I. třídy	Ostatní silnice a odpočívky	Ostatní místní komunikace
Velikost DZ: základní zvětšená			o	o	o
Retroreflexe: min. třída RA1 min. třída RA2			o	o	o
Kolorita: třída CR2	o	o	o	o	o
Otvory v činné ploše: třída P3	o	o	o	o	o
Ochrana hran štítu: třída E2 nebo E3	o	o	o	o	o
Koroze štítu: třída SP1 nebo SP2	o	o	o	o	o
Zatížení štítu větrem: třída WL2 -TDB6	o	o	o	o	o
Stabilita sestavy* WI = 0,25 kN/m ² WE = 0,42 kN/m ²	o	o	o	o	o

* Stabilita sestavy přenosné značky včetně podpěrné konstrukce musí odolat při osazení v obci tlaku větru $WI = 0,25 \text{ kN/m}^2$, při osazení mimo obec tlaku větru $WE = 0,42 \text{ kN/m}^2$.

Bližší podrobnosti viz TP 143.

3 SVĚTELNÉ SIGNÁLY

3.1 Všeobecně

Světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály se řídí nebo se jimi upozorňuje na nutnost dbát zvýšené opatrnosti. Pro umístění světelných signálů platí přiměřeně příslušná ustanovení jako pro dopravní značky.

3.2 Výstražné světlo (č. S 7)



Obrázek 7

Výstražná světla se v rámci pracovního místa užívají buď samostatně nebo společně s vybranou značkou nebo dopravním zařízením.

Technické a funkční požadavky na výstražná světla uvádí ČSN EN 12352.

Přehled typů výstražných světel pro účely těchto zásad včetně jejich příkladů použití v rámci pracovního místa na pozemní komunikaci uvádí následující tabulka.

Tabulka 2 – Rozdělení výstražných světel

Výstražné světlo typ	Odpovídající třída dle ČSN EN 12352	Velikost světelného pole [cm ²]	Průměr činné plochy světla [mm]
1	L8H	=> 250	=> 180
2	L8M	=> 250	=> 180
3	L2L	=> 18	–
	L6	=> 2× 250	=> 180
	L8G	=> 250	=> 180
4	L9H	=> 700	=> 300

Obecně platí, že na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla se volí vyšší svítivosti, naopak v obci vzhledem k nižším jízdním rychlostem se volí svítivosti menší. Přitom je třeba rozlišovat mezi denním a nočním režimem. Je nutné zajistit včasné přepnutí světel na noční režim a naopak.

Zábleskové výstražné světlo smí být užito jen ve výjimečných případech jako samostatné výstražné světlo, např. na dopravních kuzelech užívaných pro rychlé označení místa dopravní nehody nebo překážky provozu do doby provedení jejich označení dle těchto Zásad.

Je zakázáno užití zábleskového světla na příčných, ale i podélných uzávěrách, neboť toto světlo může být vzhledem ke svému charakteru (velmi krátká doba trvání záblesku) pro řidiče matoucí (zejména není zřejmé přesné stanoviště světla, optické klamy při odhadu vzdálenosti, atd.).

3.3 Souprava výstražných světel a světelné režimy

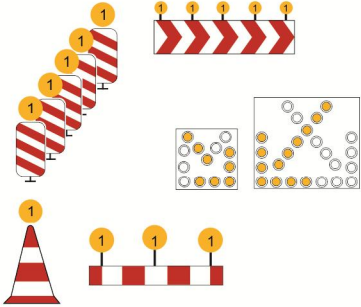

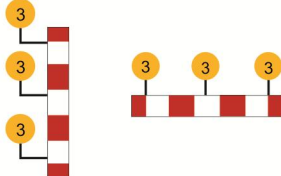

Souprava výstražných světel je sada tří až deseti funkčně vázaných výstražných světel typu 1. Užívá se pro doplnění příčných uzávěr tvořených nejčastěji směrovacími deskami nebo zábranou.

Souprava světel se užívá rovněž na světelné vodící tabuli. Svítivost všech světel soupravy musí být shodná.

Postupný světelný řetězec je světelný režim, kdy se jednotlivá světla soupravy rozsvěčují ve směru převádění provozu postupně za sebou a následně společně zhasínají. V noci musí být postupný světelný řetězec podložen trvale svítícím pilotním světlem. Tento režim je nejčastěji užívaným a doporučeným režimem pro příčné uzávěry tvořené směrovacími deskami. Užívá se též na světelné zábraně a světelné vodící tabuli.

Postupný světelný bod je světelný režim, kdy se světla soupravy světel rozsvěčují ve směru převádění provozu postupně jednotlivě za sebou. V noci musí být postupný světelný bod podložen trvale svítícím pilotním světlem. Postupný světelný bod má stejné užití jako postupný světelný řetězec. Jeho výhodou jsou menší nároky na spotřebu energie.

Současné blikání všech světel je světelný režim, kdy se rozsvěčují a zhasínají všechna světla soupravy současně. Užívá se jako výstražný režim na světelné zábraně.

Výstražné světlo typu	Použití	
1	<p>příčné uzávěry (na směrovacích deskách, zábranách) světelné vodivé tabule světelné šipky světelné rampy</p> <p>kužely (předběžné varování např. při dopravních nehodách) příčné uzávěry (v obci při veřejném osvětlení)</p>	
2	<p>podélné uzávěry (na směrovacích deskách jednostranných i oboustranných)</p>	
3	<p>podélné uzávěry na chodnicích a stezkách pro cyklisty (na zábranách, plotech, ohradách, apod.)</p>	
4	<p>pojízdné uzavírkové tabule typu I (dálnice) - horní výstražná světla</p> <p>zařízení předběžné výstrahy, pojízdné uzavírkové tabule typu II - horní výstražná světla</p>	

Obrázek 8

3.4 Světelná šipka (č. S 8c a č. S 8d)

Světelná šipka se vytváří sestavou výstražných světel typu 1 umístěných na základní konstrukci.

Světelné šipky se užívá při uzavírce jízdního pruhu (zejména v rámci operativního pracovního místa) nebo k označení pracovního místa na vozovce. Šipka ukazuje do směru, ve kterém má řidič opustit jízdní pruh nebo objíždět překážku na vozovce.

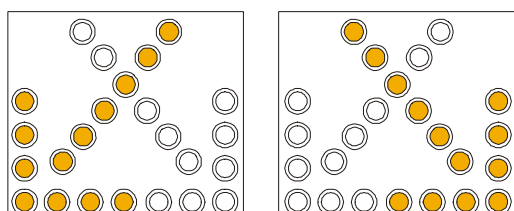
Užívá se buď samostatně (např. jako zařízení předběžné výstrahy nebo doplněk příčných uzávěr a pracovních vozidel) nebo je součástí pojízdné uzavírkové tabule (č. Z 7)

Rozlišují se dva typy světelné šipky:

a) Světelná šipka typu A

Světelnou šipku typu A představuje sestava výstražných světel instalovaná na pojízdné uzavírkové tabuli typu I, která umožňuje vytváření následujících signálů:

- světelná šipka vlevo (č. S 8c)
- světelná šipka vpravo (č. S 8d)



„Světelná šipka vlevo“ (č. S 8c)

„Světelná šipka vpravo“ (č. S 8d)

Obrázek 9

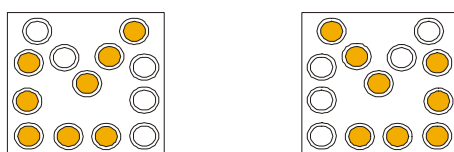
b) Světelná šipka typu B

Světelnou šipku typu B představuje sestava výstražných světel zabudovaná do čtvercové základní konstrukce, tvořící samostatnou jednotku. Sestava umožňuje vytváření následujících signálů:

- světelná šipka vlevo (č. S 8c)
- světelná šipka vpravo (č. S 8d)

Světelnou šipku typu B lze užít samostatně jako zařízení předběžné výstrahy nebo v kombinaci s jinými zařízeními, zejména pojízdnou uzavírkovou tabulí typu II. Může být instalována rovněž jako doplněk výstražného označení pracovních vozidel.

Je-li světelná šipka typu B užita samostatně, musí být spodní hrana základní desky ve výšce nejméně 1,0 m nad úroveň vozovky a délka strany konstrukce je 800 – 1000 mm.



„Světelná šipka vlevo“ (č. S 8c)

„Světelná šipka vpravo“ (č. S 8d)

Obrázek 10

3.5 Světelný kříž (č. S 8e)

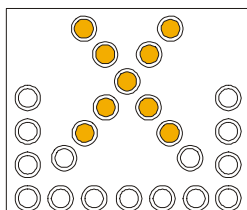
Světelný kříž se vytváří sestavou výstražných světel typu 1 umístěných na základní konstrukci.

Světelného kříže se užívá pro označení pracovního místa tvořícího překážku provozu nacházejícího se vedle vozovky (zejména v rámci operativního pracovního místa).

Užívá se buď samostatně (např. jako zařízení předběžné výstrahy nebo jako vybavení pracovních vozidel) nebo je součástí pojízdné uzavírkové tabule (č. Z 7)

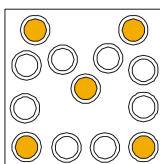
Rozlišují se typy světelného kříže A a B podle provedení shodného pro světelné šipky.

Světelný kříž typu A



Obrázek 11: Světelný kříž (č. S 8e)

Světelný kříž typu B



Obrázek 12: Světelný kříž (č. S 8e)

3.6 Světelné signalizační zařízení

Světelné signalizační zařízení (SSZ) je zařízení, kterým se pomocí světelných signálů vytvářenými na návěstidlech řídí a usměrňuje provoz.

SSZ se užívá zejména tam, kde v důsledku pracovního místa je provedeno takové zúžení vozovky, že je možný provoz pouze v jednom jízdním pruhu, je nutno jej řídit střídavě pro každý směr jízdy a pro organizaci provozu nepostačuje užití pouze značek „Přednost protijedoucích vozidel“ č. P 7 a „Přednost před protijedoucími vozidly“ č. P 8.



Obrázek 13

V rámci pracovního místa se užívají zejména přenosná SSZ tříbarevné soustavy s plnými kruhovými světly. SSZ se pro účely těchto Zásad rozdělují na dva typy:

- napájení SSZ je 230 V podle ČSN EN 12368,
- napájení přenosných SSZ je 12 V.

Umístění návěstidel má být provedeno v souladu s ČSN 73 6021. V oblasti pracovních míst se zpravidla užívá průměru světelných polí 0,20 m.

Návěstidlo se umísťuje po pravé straně jízdního pruhu, pro který je určeno. Smí být umístěno i na jízdním pruhu, jestliže tento je následně pracovním místem zúžen, ne však více než 2 m od jeho pravého okraje. Spodní okraj návěstní plochy musí být ve výšce min. 1,8 m nad úrovní vozovky.

Řízení návěstidel může být provedeno jako závislé na provozu (řízení podle dopravní poptávky) nebo jako nezávislé na provozu s pevnými signálními plány. V případě řízení pevnými signálními plány je účelné mít k dispozici několik jejich modifikací a tyto užívat v souvislosti s aktuálními dopravními potřebami.

Synchronizace návěstidel na vjezdech se provádí pomocí kabelu, rádiového přenosu nebo krystalu.

- a) synchronizace návěstidel kabelem

Je základním druhem synchronizace a lze ji užit prakticky ve všech případech provozu SSZ v rámci pracovního místa.

- b) synchronizace návěstidel rádiovým přenosem

Synchronizace rádiovým přenosem zachovává zpětnou vazbu mezi návěstidly. Nemůže být užito tam, kde není zaručen přenos rádiových vln, např. v tunelech, členitém terénu, apod.

- c) synchronizace návěstidel krystalem

Tento způsob synchronizace je vhodný pouze tam, kde je úzké místo v celé délce přehledné a není delší než 1000 m. Na rozdíl od předchozích dvou způsobů synchronizace zde chybí zpětná vazba návěstidel, neboť každé pracuje samostatně.

SSZ musí okamžitě automaticky přejít do režimu přerušovaného žlutého světla v případě, že se na světelném signalizačním zařízení vyskytne některá z následujících poruch:

- samovolné zastavení běhu programu,
- nefunkční žárovka červeného světla,
- chybný přenos povelů,
- chybný signální obraz.

Není-li možno tento režim zabezpečit, potom musí systém všechna návěstidla vypnout.

4 DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ

4.1 Všeobecně

Dopravní zařízení jsou zejména zařízení pro usměrňování provozu. Podle účelu se rozdělují na:

- uzávěrová,
- výstražná,
- vodící,
- ochranná,
- nosná.

Vyobrazení dopravních zařízení jsou uvedeny jako příklady. Tolerance rozměrů dopr. zařízení je $\pm 2 \%$, minimálně však 2 mm.

Dopravní zařízení určené pro řidiče se umísťuje zpravidla kolmo ke směru jízdy.

4.2 Uzávěrová zařízení

4.2.1 Všeobecně

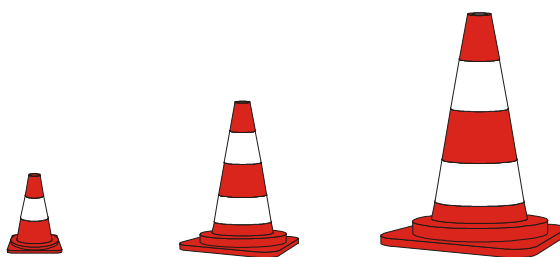
Uzávěrová zařízení jsou dopravní zařízení, která slouží především pro zřizování příčných a podélných uzávěr v rámci pracovního místa.

4.2.2 Dopravní kužel (č. Z 1)

Dopravní kužely umístěné v řadě za sebou mají význam podélné čáry souvislé. Lze jimi také vymezovat plochu, do které je zakázáno vjíždět.

Uplatňují se především v rámci operativního pracovního místa (např. při provádění vodorovného dopravního značení apod.).

Dopravní kužel výšky min. 0,45 m je rozdělen pěti střídavě červenými a bílými pruhy tak, aby základna a vrchol byly červené a dopravní kužel výšky 0,30 – 0,45 m je rozdělen třemi střídavě červenými a bílými pruhy tak, aby základna a vrchol byly červené. Bílé pruhy dopravního kuželu musí být provedeny z retroreflexní fólie minimálně třídy R1A nebo R1B, na dálnici a silnici pro motorová vozidla minimálně třídy R2A nebo R2B dle ČSN EN 13422. Doporučuje se užívat dopravní kužely v celoretroflexním provedení. V odůvodněných případech lze dopravní kužel doplnit výstražným světlem typu 1. Ostatní požadavky jsou uvedeny v ČSN EN 13422.



Obrázek 14

Základna a díly složeného kuželu musí být provedeny tak, aby se kužel při převrácení nemohl kutálet po vozovce (zpravidla bývá čtvercového půdorysu).

Kužel musí být vyroben z netříštivého plastu nebo pryže.

Kužely výšky min. 0,5 m je možno na dálnici a silnici pro motorová vozidla užít pouze pro ochranu čerstvě naneseného vodorovného značení na vozovce

4.2.3 Zábrana pro označení uzavírky (č. Z 2)

Zábrany pro označení uzavírky se užívá zejména k vyznačení uzavírky vozovky nebo k vyznačení (ohrazení) pracoviště.

Zábranou se provádí příčná uzávěra na pozemních komunikacích menšího dopravního významu v obci a také příčné uzávěra na konci pracovního místa na jednosměrných pozemních komunikacích v obci, výjimečně i mimo obec.

Je-li v rámci pracovního místa provoz řízen střídavě pro oba směry světelnými signály, lze zábranu užít pro příčné uzávěry na začátku i konci pracovního místa. Na chodníku a stezce pro cyklisty lze zábranu využít pro provedení příčné i podélné uzávěry (resp. k úplnému ohrazení pracovního místa).

Na dálnici a silnici pro motorová vozidla (mimo odpočívky) se užití zábrany nepřipouští.

Zábrana musí být za snížené viditelnosti doplněna výstražnými světly typu 1. Jedná-li se o příčnou uzávěru celé šířky vozovky, pracují výstražná světla v režimu současného blikání všech světel.

Zábrana je tvořena hladkou deskou z plastické hmoty, pozinkovaného plechu nebo hliníku. Na čelní straně jsou střídavě červené a bílé pruhy šířky 0,25 m provedené z retroreflexní fólie nejméně třídy RA1 dle ČSN EN 12899-1. Obě krajní pole jsou červená o šířce 0,075 – 0,25 m. Zadní strana zábrany je matná a barvy šedé, bílé nebo hliníkové.

Kolorita musí odpovídat třídě CR2 dle ČSN EN 12899-1.

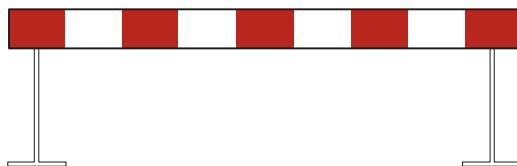
Standardní délky zábrany: 1,0 m, 1,5 m, 2,0 m, 2,5 m, 3,0 m.

Šířka zábrany: 0,1 m, 0,2 m, 0,25 m.

Na pozemních komunikacích s motorovou dopravou se užívají zábrany šířky 0,2 m, popř. 0,25 m. Na chodnících a stezkách pro cyklisty je možné užívat zábran šířky 0,1 m.

Na zábraně nesmějí být umístovány značky ani dopravní zařízení tak, aby zakrývaly podstatnou část činné plochy zábrany.

Zábrana musí být upevněna na podpěrných sloupcích tak, aby její horní hrana byla ve výšce cca 1,0 m nad vozovkou. Podpěrné sloupky se osazují do podstavců. Za dostatečnou stabilitu postavení se považuje odolnost proti zatížení větrem 0,25 kN/m².



Obrázek 15

4.2.4 Směrovací deska (č. Z 4a až č. Z 4e)

Směrovací deska usměrňuje provoz ve směru sklonu šikmých pruhů nebo šipky. Užívá se zpravidla sestavy směrovacích desek. Směrovacími deskami se provádí příčná i podélná uzávěra v rámci pracovního místa a převádí provoz do a z protisměrného jízdního pásu vícepruhové pozemní komunikace. Směrovací desky

slouží pouze k usměrňování provozu (podélná a příčná uzávěra). Pro zabezpečení stavebních jam (šachet) nebo užití na chodníku nebo stezky pro cyklisty je jejich užití nepřipustné.

Směrovací deska může být provedena jako jednostranná nebo jako oboustranná. Horní pruh musí být barvy červené. V odůvodněných případech (například pro zvýraznění méně přehledné situace a zlepšení viditelnosti) může být bílá barva nahrazena retroreflexní žlutozelenou fluorescenční barvou. Směrovací desky oboustranné se užívají k oddělení protisměrného provozu nebo protisměrných jízdních pruhů, pokud takové oddělení není dostatečně odděleno fyzicky nebo vodícími zařízeními. Sklon pruhů nebo šipka směrovací desky musí směřovat do směru nebo jízdního pruhu, do kterého má řidič směřovat.

Vzdálenost hrany směrovacích desek od okraje jízdního nebo pomocného pruhu má být alespoň 0,50 m.

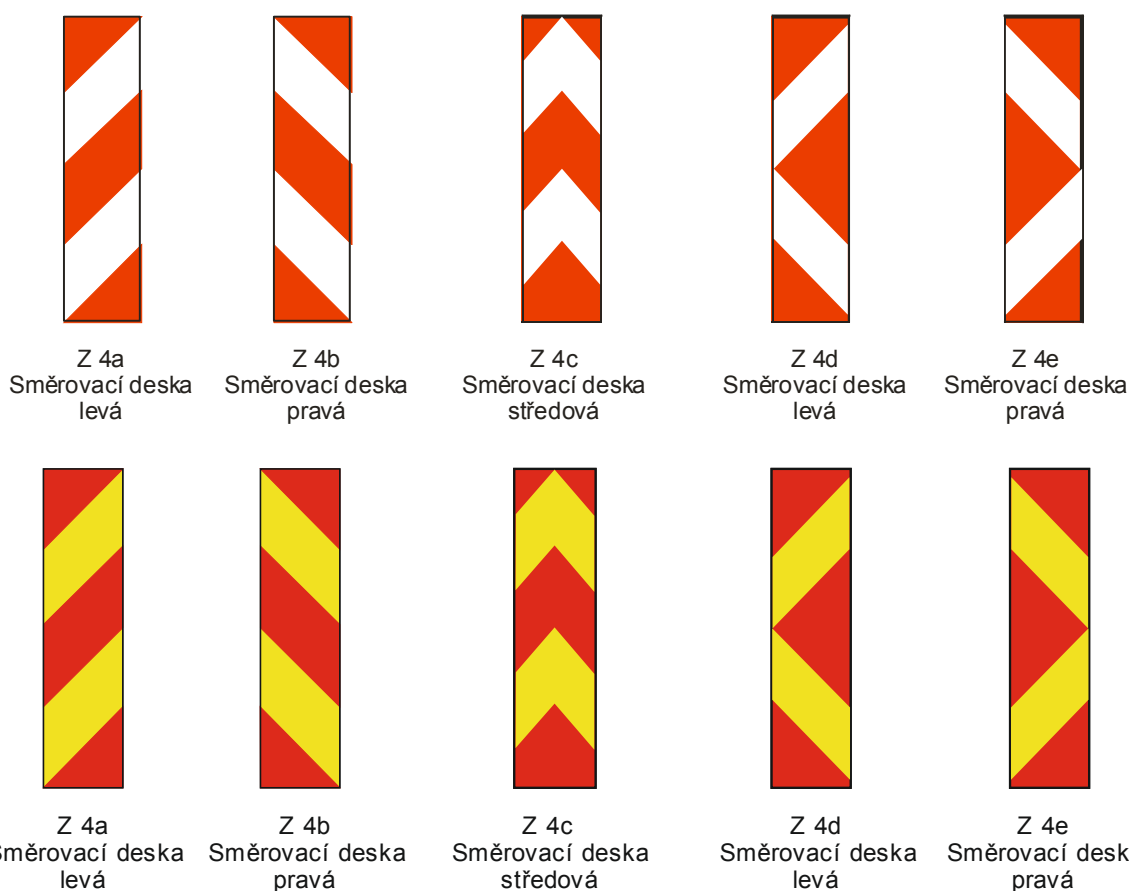
Směrovací desky se umísťují spodním okrajem činné plochy ve výšce 0,15 – 0,25 m nad úroveň vozovky.

Rozdělení směrovacích desek:

- levá (č. Z 4a, Z 4d), usměrňuje provoz vlevo od desky,
- pravá (č. Z 4b, Z 4e), usměrňuje provoz vpravo od desky,
- středová (č. Z 4c), usměrňuje provoz vlevo a vpravo od desky.

Rozměry směrovací desky jsou uvedeny ve vzorových listech VL 6.3 Vybavení pozemních komunikací. Dopravní zařízení.

Činná plocha směrovací desky musí být provedena z retroreflexní fólie minimálně třídy RA1. Kolorita musí odpovídat třídě CR2 dle ČSN EN 12899-1.



Obrázek 16

Směrovací deska je vyrobena obvykle z plastu, popř. pozinkovaného plechu nebo hliníku. Barva zadní stěny musí být bílá, šedá nebo hliníková, omezující oslnění či oslepení. Je povoleno užívání pouze schválených typů směrovacích desek. Směrovací deska může být doplněna výstražnými světly dle ČSN EN 12352. Směrovací deska se upevňuje do podkladní desky. Užívání improvizovaných podstavců (např. pneumatik vyplněných betonem nebo trubkových křížů) a jejich zatěžování, např. kamením apod., je nepřipustné. V odůvodněných případech lze zatěžovat podstavce pytli s pískem.

Směrovací deska nesmí vykazovat při zatížení větrem $0,42 \text{ kN/m}^2$ pružné vychýlení větší než 20 % výšky a trvalé vychýlení větší než 10 % výšky. Směrovací deska musí být konstruována a upevněna v podkladní desce tak, aby při nárazu vozidla rychlostí 80 km.h^{-1} nepoškodila vozidlo takovou měrou, aby nad ním řidič ztratil kontrolu nebo aby byla ohrožena bezpečnost jeho posádky nebo jiného vozidla.

4.2.5 Pojízdňá uzavírková tabule (č. Z 7)

Pojízdňou uzavírkovou tabulí se označuje uzavření jízdního pruhu nebo práce na pozemní komunikaci zejména v rámci operativního pracovního místa.

Součástí uzavírkové tabule jsou značky a výstražná světla, která jsou aktivována podle způsobu užití tabule.

Pojízdňá uzavírková tabule užitá k provedení příčné uzávěry pro uzavření jízdního pruhu a k usměrnění provozu do volného jízdního pruhu obsahuje značku příkazující směr jízdy (č. C 4a nebo č. C 4b) anebo má v činnosti světelný signál světelné šipky č. S 8c nebo č. S 8d. Na tabuli užitě k provedení příčné uzávěry na krajnici bez zásahu do přilehlého jízdního pruhu se místo světelné šipky užívá světelného signálu č. S 8e „Světelný kříž“.

Pojízdňé uzavírkové tabule se upevňují buď na samostatné speciální přívěsy dopravované za nákladními i osobními vozidly nebo přímo na pracovní vozidla (resp. pracovní stroje).

Pojízdňé uzavírkové tabule se podle provedení a velikosti rozdělují na dva typy:

- typ I pro dálnice a silnice pro motorová vozidla,
- typ II pro ostatní pozemní komunikace.

Pojízdňá uzavírková tabule typu I

Je vybavena světelnou šipkou typu A a světelným křížem typu A. Na horní hraně tabule jsou dvě výstražná světla typu 4 (viz tabulka v kapitole 3.2).

Rozměry a charakteristiky:

- výška tabule bez nosiče: 3,60 – 4,00 m
- šířka tabule: 2,10 – 2,50 m
- šířka rámu: cca 0,50 m
- šířka červených a bílých pruhů: cca 0,25 m
- sklon červených a bílých pruhů: 45°
- průměr symbolu dopravní značky č. C 4a, C 4b: 1,5 m
- světelná šipka, světelný kříž: typ A
- výstražná světla: typ 1

Pojízdňá uzavírková tabule typu II

Je alternativně vybavena buď světelnou šipkou a světelným křížem typu B nebo značkou č. A 15 „Práce“. Na horní hraně tabule jsou dvě výstražná světla typu 4.

Rozměry a charakteristiky:

- výška tabule bez nosiče: 2,4 – 3,0 m
- šířka tabule: 1,6 – 2,0 m
- šířka rámu: cca 0,30 m
- šířka červených a bílých pruhů: cca 0,20 m
- sklon červených a bílých pruhů: 45 °
- průměr symbolu dopravní značky č. C 4a, C 4b: 0,90 m
- délka hrany dopravní značky č. A 15: 0,90 m
- světelná šipka, světelný kříž: typ B
- výstražná světla: typ 1

Všeobecně pro typ I a typ II:

Červené a bílé pruhy rámu pojízdné uzavírkové tabule jsou provedeny z retroreflexní fólie třídy min. RA2, značky z retroreflexní fólie třídy min. RA2, kolorita rámu i značky musí odpovídat třídě CR 2 podle ČSN EN 12899-1.

Horní díl pojízdné uzavírkové tabule nebo tabule celá jsou pro účely přepravy sklopné.

Horní výstražná světla musí být aktivována při zapnutí systému a potom se teprve volí provozní režimy. Horní výstražná světla a světelná šipka, resp. světelný kříž musí blikat proti sobě.

Je-li pojízdná uzavírková tabule vybavená světelnou šipkou a umístěna na vozidle nebo vlečena na přívěsu za vozidlem (na pohyblivém pracovním místě), musí mít jeho řidič možnost snadné kontroly jejich momentální funkce. Je nutno zabezpečit, aby nebylo možné zapnutí opačné orientace světelné šipky, než by odpovídalo orientaci šipky na dopravní značce č. C 4a nebo č. C 4b.

Při přechodu z jednoho provozního režimu do druhého se musí nejprve přestavit šipka na značce prikazující směr objíždění a pak teprve aktivovat odpovídající světelná šipka nebo světelný kříž. Pokud by došlo k poruše nebo výpadku okruhu světelné šipky (světelného kříže), musí se automaticky aktivovat okruh výstražných světel (resp. jejich funkce musí zůstat zachována).

Šipka musí být v každé poloze spolehlivě zabezpečena proti samovolnému pootočení. Přestavení šipky musí být možné i ručně. V klidovém stavu nebo při transportu směřuje šipka značky dolů.

Pojízdná uzavírková tabule musí v provozním stavu odolávat zatížení větrem 0,25 kN/m². Ve sklopeném stavu (za účelem transportu) musí pojízdná uzavírková tabule odolávat zatížení větrem až 0,8 kN/m².

4.3 Výstražná zařízení

4.3.1 Všeobecně

Výstražná zařízení jsou dopravní zařízení, která doplňují zejména uzávěrová zařízení. Slouží ke včasnému a nápadnému varování před dopravními omezeními, nenadálými změnami dopravní situace nebo změnami organizace provozu v oblasti pracovního místa.

4.3.2 Světelná zábrana

Za světelnou zábranu se považuje zábrana (č. Z 2) doplněná sestavou výstražných světel.

Za světelnou zábranu se nepovažuje zábrana doplněná výstražnými světly typu 3 (pro užití na chodníku a stezce pro cyklisty).

Obvykle se užívá tři nebo pět výstražných světel typu 1 tak, aby jejich odstup nebyl větší než 1 m. Tři světla se zpravidla užívají při uzavření části jízdního pruhu a pět světel při uzavření celého jízdního pruhu nebo celé vozovky. Musí být užito vždy alespoň dvou výstražných světel a to při okrajích zábrany.

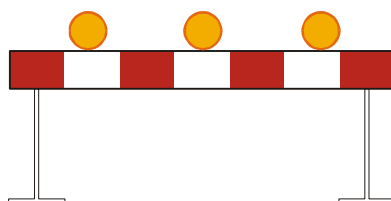
Na pozemních komunikacích menšího dopravního významu v obci může být doplněna výstražnými světly typu 1 dle ČSN EN 12352.

Na chodníku a stezce pro cyklisty se zábrana tvořící příčnou nebo podélnou uzávěru doplňuje výstražnými světly typu 3 podle ČSN EN 12352.

Výstražná světla sestavy světel mohou pracovat v následujících světelných režimech:

- současné blikání všech světel (výstražný režim, upozorňující na pracovní místo, přičemž přesměrování provozu musí být provedeno jiným vhodným způsobem, např. značkami příkazujícími směr objíždění, světelnou šipkou apod.),
- střídavé blikání sudých a lichých světel (výstražný režim, upozorňující na pracovní místo, přičemž přesměrování provozu musí být provedeno jiným vhodným způsobem,
- postupný světelný řetězec nebo postupný světelný bod (režimy pro přesměrování provozu,

Světla se umísťují nad zábranou. Krajiní světla musí být v úrovni konce zábrany. Stabilita postavení musí být shodná jako v případě zábrany dle kapitoly 4.2.3



Obrázek 17

4.3.3 Světelná vodící tabule

Za světelnou vodící tabulí se považuje vodící tabule (č. Z 3) doplněná sestavou výstražných světel typu 1.

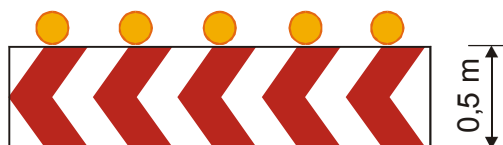
Světelná vodící tabule se užívá podle stejných zásad jako vodící tabule (č. Z 3). V odůvodněných případech může být bílá barva vodící tabule nahrazena retroreflexní žlutozelenou fluorescenční barvou.

V nejběžnějším provedení má sestavu pěti výstražných světel umístěných nad tabulí. Lze také užít alespoň tři zkrácené světelné tabule s jednou červenou šipkou a jedním výstražným světlem nad každou z nich. Takové uspořádání se užije například v případě potřeby zdůraznění oblouku při převádění provozu na objížděku.

Sestava výstražných světel musí být provozována v režimu postupného světelného řetězce nebo postupného světelného bodu.

Režim současného blikání všech světel je nepřípustný.

Světla se umísťují nad vodící tabulí. Krajiní světla musí být v úrovni konce vodící tabule. Stabilita postavení musí být shodná jako v případě vodící tabule.



Obrázek 18

4.3.4 Světelná rampa

Světelná rampa pro užití na vozidle představuje zvláštní případ užití sestavy výstražných světel. Účelem je doplnění označení a zvýraznění činnosti pracovních vozidel a pracovních strojů v provozu. Rampa tvoří zpravidla pět výstražných světel typu 1.

Světelná rampa má být na vozidle umístěna co nejvýše (zpravidla na střeše vozidla nebo kabiny).

Užívání jednotlivých světelných režimů je nutno zvažovat s ohledem na konkrétní dopravní situaci.

Výstražná světla sestavy světel mohou pracovat v následujících světelných režimech:

- střídavé blikání sudých a lichých světel (výstražný režim, upozorňující na pracovní místo, v tom případě přesměrování provozu musí být provedeno jiným vhodným způsobem),
- postupný světelný řetězec nebo postupný světelný bod (bez trvale svítícího pilotního světla) – režimy pro přesměrování provozu.



Obrázek 19

4.3.5 Zařízení předběžné výstrahy

Je zpravidla přenosné (zejména mobilní) zařízení, které svým uspořádáním a umístěním upozorňuje například na pracovní místo nebo na pojízdnou uzavírkovou tabuli typu I a může informovat i na změnu jízdy v jízdních pruzích, nehodu, o kolonu apod.

Jestliže to konkrétní dopravní situace vyžaduje, je nutné zařízení předběžné výstrahy před pracovním místem užít opakovaně.

Zařízení předběžné výstrahy se zpravidla umísťuje na zpevněné krajnici.

Jako zařízení předběžné výstrahy se užívají zejména:

- pojízdná uzavírková tabule typu II se střídavě svítícími výstražnými světly (zejména na dálnici a silnici pro motorová vozidla, kde upozorňuje na pojízdnou uzavírkovou tabuli typu I),
- světelná šipka typu B, a to buď samostatně, nebo v kombinaci se symbolem dopravních značek, např. značkou “Práce” (č. A 15). Orientace světelné šipky musí být stejná s orientací světelné šipky na pojízdné uzavírkové tabuli, na kterou upozorňuje,
- značka “Práce” (č. A 15) ve zvětšené velikosti (délka hrany 1250 mm) umístěná na podkladové tabuli doplněná v rozích výstražnými světly typu 1; toto zařízení se operativně uplatní např. při čištění pozemní komunikace, sekání trávy, provádění vodorovného dopravního značení apod.; na dálnici a silnici pro motorová vozidla se nedoporučuje,
- dopravní kužel výšky 0,75 m doplněný výstražným světlem typu 1 nebo výjimečně i světlem výbojkovým; užívá se jako předběžná výstraha např. při dopravních nehodách nebo náhle vzniklých překážkách provozu (živelných pohromách apod.) do doby provedení řádného označení pracovního místa.



Obrázek 20

Činná plocha značek musí splňovat požadavky na retroreflexi třídy minimálně RA 2 a koloritu třídy CR 2.

Proměnná dopravní značka č. IP 18b ve střední části tabule předběžné výstrahy nemusí velikostně odpovídat vzorovým listům VL6.1, může být úměrně zvětšena a rozšířena.

Upevnění výstražného světla k dopravnímu kuželu musí být třídy S3 dle normy ČSN EN 12352 (světlo vybavené uzavřením i upevněním).

4.3.6 Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace

Je zpravidla přenosné (zejména mobilní) zařízení, které se užívá zejména na dopravně významných pozemních komunikacích s vysokou intenzitou provozu. Charakter, případně situování pracovního místa a eventuálně i druh nebezpečí z něho vyplývající se uvádí krátkým výstižným textem.

Tyto údaje lze uvést i na stálém zařízení pro provozní informace, pokud je v konkrétním případě k dispozici.



Obrázek 21

4.3.7 Výstražná páska

Výstražná páska se užívá k optickému vedení a ohraničení pracovních míst mimo vozovku tj. na veřejně přístupných pěších komunikacích a plochách, stezce pro cyklisty, parkovišti apod.

Je možno ji užit jak samostatně, na veřejně přístupných pěších komunikacích a plochách musí být vždy použita pouze jako doplněk ochranných zařízení (zábradlí, plotů). Využit ji lze rovněž pro účely označení skládky materiálu (např. hromady písku). Výstražná páska samostatně bez dalších zařízení nesmí být užitá k ohrazování výkopů, dešťových vpustí, apod. Rovněž užití výstražné pásky se zpevňujícím prvkem (ocelové lanko apod.) je nepřipustné.

Výstražná páska je široká 0,06 – 0,10 m, červené a bílé pruhy mají šířku 0,10 – 0,20 m a jsou kolmé nebo šikmé.

Výstražná páska se upevňuje na podpěrných sloupcích zakotvených v podkladních deskách nebo zarážených sloupcích. Odstupy podpěrných sloupků nebo zarážených sloupků činí nejvýše cca 3 m, aby výstražná páska byla po celé šíři rozvinutá a nedocházelo k jejímu překroucení.

Výstražná páska se umísťuje přibližně 1 m nad úroveň chodníku, stezky pro cyklisty, parkoviště apod.



Obrázek 22

4.4 Vodicí zařízení

4.4.1 Všeobecně

Vodicí zařízení jsou dopravní zařízení, která slouží především k vedení a usměrňování provozu a optickému i fyzickému oddělení protisměrných jízdních pruhů v rámci pracovního místa.

4.4.2 Vodicí tabule (č. Z 3)

Vodicí tabule se užívá pro zdůraznění změny směru jízdy vyvolané změnou organizace provozu. Užívá se zejména k provedení příčné uzávěry a pro vyznačení směru objížděky v případě úplné uzavírky pozemní komunikace mimo obec.

Pro zdůraznění významu lze tabuli doplnit sestavou výstražných světel a tím získává charakter světelné vodicí tabule.

Vodicí tabule má výšku 0,50 m, délku 1,50 – 3,00 m.

Vodicí tabule je tvořena hladkou deskou z plastické hmoty, pozinkovaného plechu nebo hliníku.

Na čelní straně je obvykle pět červených šipek se sklonem 45 stupňů s bílým podkladem provedené z retroreflexní fólie min. třídy RA1 dle ČSN EN 12899-1. Lze také užít alespoň tři zkrácené vodicí tabule s jednou červenou šipkou s bílým podkladem. Takové uspořádání se užije například v případě potřeby zdůraznění oblouku při převádění provozu na objížděku. V odůvodněných případech může být bílá barva nahrazena retroreflexní žlutozelenou fluorescenční barvou.

Kolorita musí odpovídat třídě CR 2 dle ČSN EN 12899-1. Zadní strana je barvy šedé, bílé nebo hliníkové.

Na vodicí tabuli nesmějí být umístěny značky ani dopravní zařízení tak, aby zakrývaly podstatnou část činné plochy vodicí tabule.

Vodicí tabule musí být upevněna na podpěrných sloupcích tak, aby její horní hrana byla ve výšce cca 1,5 až 2,0 m nad vozovkou. Podpěrné sloupky se osazují do podstavců. Za dostatečnou stabilitu postavení se považuje odolnost proti zatížení větrem 0,42 kN/m².



Obrázek 23

4.4.3 Velká zvýrazňující deska (č. Z 6a)

Velké zvýrazňující deska se užívá k oddělení protisměrných jízdních pruhů v rámci pracovního místa zejména na dálnici a silnici pro motorová vozidla, a to v kombinaci s vodorovným dopravním značením provedeným dopravními knoflíky, výjimečně fólií. K tomuto účelu se užívá více desek umístěných za sebou.

Oddělení protisměrných jízdních pruhů velkou zvýrazňující deskou je vhodné jen tehdy, jestliže se v rámci pracovního místa nepředpokládá vyšší intenzita provozu než cca 10 000 vozidel za 24 hodin.

Odstupy velkých zvýrazňujících desek jsou přibližně 10 m.

Velkou zvýrazňující desku lze vhodně užít i v kombinaci s malou zvýrazňující deskou (č. Z 6b) tak, že se dopravní knoflíky mezi jednotlivými velkými zvýrazňujícími deskami doplní malými zvýrazňujícími deskami.

Velká zvýrazňující deska sestává z pružné vertikální plochy o šířce 0,08 – 0,15 m a výšce 0,20 – 0,40 m, umístěné na vodorovné patce. Vodorovná patka je zpravidla kruhová nebo obdélníková. Průměr kruhové patky činí 0,15 – 0,25 m, délka úhlopříčky obdélníkové patky 0,15 – 0,25 m. Výška patky nemá být více než 0,04 m nad úroveň vozovky. Pružná vertikální plocha musí být v patce upevněna tak, aby nemohlo dojít k jejímu samovolnému uvolnění (např. při přejíždění vozidlem).

Vertikální plocha má červenou nebo oranžovou barvu. Musí být doplněna žlutými retroreflexními prvky o minimální ploše 10 cm², a to odrazkami nebo retroreflexními fóliemi třídy RA2 a CR2 dle ČSN EN 12899-1. Retroreflexní bílý prvek musí mít retroreflexi třídy RA2 a koloritu třídy CR2. Patka má neretroreflexní žlutou barvu a musí být opatřena retroreflexními prvky žluté barvy, obdobně dle ČSN EN 1463-1.

Velká zvýrazňující deska se na povrch vozovky připevňuje zpravidla stejným způsobem jako dopravní knoflík a musí být konstruována tak, aby ani při opakovaném přejetí vozidlem nedošlo k jejímu poškození a ztrátě funkce.



Obrázek 24

4.4.4 Malá zvýrazňující deska (č. Z 6b)

Malá zvýrazňující deska je doplňkem přechodného vodorovného dopravního značení tvořeného dopravními knoflíky a zlepšuje jeho vodící účinky. Užívá se jen v případě, že dopravní knoflíky vytvářejí podélnou čáru souvislou.

Malé zvýrazňující desky se doporučuje užívat buď na každém dopravním knoflíku, nebo na každém třetím až pátém dopravním knoflíku.

Malá zvýrazňující deska je tvořena červenou nebo oranžovou vertikální plochou z pružného materiálu o rozměrech přibližně 0,10 × 0,10 m, upevněnou na dopravním knoflíku. Musí být konstruována tak, aby ani při opakovaném přejetí vozidla nedošlo k jejímu poškození a ztrátě funkce.



Obrázek 25

4.4.5 Vodicí deska

Vodicí deska usměrňuje provoz ve směru sklonu šikmých pruhů.

Vodicí desky se užívá především pro oddělení protisměrných jízdních pruhů (č. Z 5b) zejména na dálnici, silnici pro motorová vozidla a pozemní komunikaci s více jízdními pruhy v původně jednom směru jízdy (např. při obousměrném provozu na jednom jízdním pásu směrově rozdělené pozemní komunikace) a dále k usměrnění pohybu vozidel v rámci pracovního místa. K tomuto účelu se užívá více desek umístěných za sebou.

Vodicí desky se zásadně neuvžívá pro vytvoření příčné uzávěry.

Vodicí deska může být umístěna buď jednotlivě na patce, nebo v řadě na vodicím prahu. Pro zvýraznění dělicího efektu samostatně užitých vodicích desek lze mezery mezi jednotlivými deskami doplnit dopravními knoflíky, popř. s malými zvýrazňujícími deskami.

Jsou-li vodicí desky užitý samostatně (nikoli na vodicím prahu), musí být jejich odstup takový, aby se zabránilo záměrnému projíždění vozidel mezerami mezi jednotlivými deskami do protisměru.

Doporučené odstup vodicích desek pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací:

- dálnice a silnice pro motorová vozidla 9 – 18 m,
- pozemní komunikace mimo obec 6 – 12 m,
- pozemní komunikace v obci max. 10 m.

Jsou-li vodicí desky umístěny na vodicím prahu, jsou jejich odstup 5 až 10 m. Kde jsou požadovány nižší skutečné jízdní rychlosti, užití se menší odstup vodicích desek.

Vodicí deska je tvořena vertikálním vodicím prvkem z pružného materiálu (plast nebo pryž) o výšce 0,40 až 1,20 m a šířce 0,15 – 0,25 m.

Vodicí deska může být provedena jako jednostranná nebo jako oboustranná a má pět pruhů. Horní pruh musí být barvy červené.

Činná plocha musí být provedena z retroreflexní fólie minimálně třídy RA2 dle ČSN EN 12899-1. Kolorita musí odpovídat třídě CR2 dle ČSN EN 12899-1. Minimální velikost retroreflexní plochy činí 0,03 m².

Vodicí deska užitá samostatně je zakotvena ve vodorovné patce, která musí být konstruována tak, aby zajišťovala stabilitu vodicí desky při zatížení větrem min. 0,42 kN/m² a musí si zachovat stabilitu při případném přejetí vozidlem. Šířka patky má být max. 0,30 m a její výška 0,12 m a má nereflexní žlutou barvu.

Vodicí deska musí být konstruována tak, aby se při případném přejetí vozidla vrátila do svislé polohy a aby bez většího poškození vodicího prvku i reflexní plochy odolala opakovanému přejíždění vozidly.

Barva vertikálního vodicího prvku vodicí desky je červená nebo oranžová.

Vodicí desku lze vzhledem k menším rozměrům s výhodou využít ve stísněných poměrech (např. jsou-li na jednom jízdním pásu směrově rozdělené pozemní komunikace vedeny čtyři jízdní pruhy), a tím případně nahradit i užití směrovacích desek. Výhodou je i možnost nouzového přejetí desek.

Vodicími deskami lze podle konkrétních podmínek vhodně nahradit užití dopravních kuželů.

4.4.5.1 Vodicí deska levá (č. Z 5a)

Vodicí deskou č. Z 5a se usměrňuje provoz vlevo od desky. Má pět pruhů, horní pruh musí být barvy červené.



Obrázek 26

4.4.5.2 Vodicí deska pravá (č. Z 5b)

Vodicí deskou č. Z 5b se usměřňuje provoz vpravo od desky. Užívá se zejména k výraznějšímu oddělení protisměrných jízdních pruhů, v takovém případě je zpravidla v provedení jako oboustranná. Má pět pruhů, horní pruh musí být barvy červené.



Obrázek 27

4.4.5.3 Vodicí deska středová (č. Z 5c)

Vodicí deskou č. Z 5c se usměřňuje provoz vlevo a vpravo od desky. Užívá se zejména k výraznějšímu oddělení jízdních pruhů v jednom směru jízdy a ke zdůraznění zákazu přejíždění z pruhu do přilehlého pruhu. Má pět pruhů, horní pruh musí být barvy červené.



Obrázek 28

4.4.5.4 Vodicí deska středová (č. Z 5d)

Vodicí deska středová č. Z 5d odděluje jízdní pruhy a plní funkci podélné čáry souvislé. Ostatní zásady jsou obdobné jako u směrovací desky č. Z 4c.



Obrázek 29

4.4.6 Vodicí práh

Vodicí práh se v rámci pracovního místa užívá pro umístění řady vodicích desek a tím k fyzickému oddělení přilehlých jízdních pruhů.

Vodicí práh má výšku 0,08 – 0,12 m a šířku maximálně 0,30 m. Užívá se zejména v případech, kde by vedení provozu pouze pomocí přechodného vodorovného dopravního značení (tvořeného např. dopravními knoflíky) nebo zvýrazňujících desek vzhledem k intenzitě provozu nebo požadavkům bezpečnosti provozu nedostačovalo.

Při zúžení jízdního pruhu je možné vodicí práh užít k doplnění příčné uzávěry plynule přecházející do uzávěry podélné (resp. vymezení okraje pomocného jízdního pruhu při jeho mírném vybočení).

Vodicí práh má nereflexní žlutou barvu a může být doplněn retroreflexními prvky žluté barvy třídy RA1 a CR1, v odstupech cca 1 m.

Vodicí práh musí být vždy na začátku a na konci osazen koncovými díly s nájezdy.



Obrázek 30

4.4.7 Vodicí stěna

Vodicí stěny se užívá zejména k fyzickému oddělení protisměrných jízdních pruhů (podélná uzávěra) v případech, kdy je to účelné. Vzhledem k tomu, že takové řešení vylučuje možnost nouzového přejetí do protisměru (např. i pro vozidla záchranné služby, policie apod.), je nutné toto řešení užívat jen v případech, kdy jiný způsob oddělení protisměrných jízdních pruhů není dostatečný (vysoká intenzita provozu, vysoká pravděpodobnost čelního střetu vozidel, apod.) a je k dispozici potřebný prostor.

Jako vodicí stěny se užívají stabilní vodicí stěny a mobilní plastové vodicí stěny.

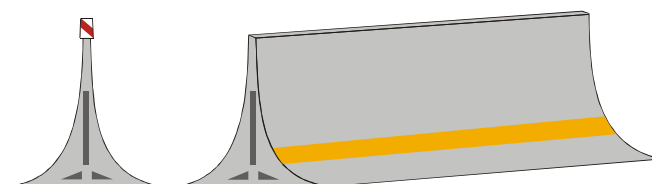
Mobilní plastová vodicí stěna tvořená plastovými segmenty se užije zejména v obci, tj. tam, kde je nejvyšší dovolená rychlost nejvýše 50 km.h⁻¹, přičemž se nedoporučuje její užívání k oddělování protisměrných jízdních pruhů.

Barva stabilní vodicí stěny je zpravidla šedá. Barva dílců mobilní plastové vodicí stěny je střídavě nereflexní červená a bílá (požadavky jsou uvedeny v TP 156).

Stabilní vodicí stěna musí být na horní ploše doplněna reflexními prvky odpovídající zmenšené vodicí desce o minimálních rozměrech 100×200 mm v intervalech 5 – 10 m. U paty i boční stěny musí být ocelová vodicí stěna doplněna reflexní folií žluté barvy o minimální šířce 120 mm. Náhradou za reflexní folii lze použít i retroreflexní prvky dle TP 58. Tyto retroreflexní prvky lze užít i na mobilní plastové stěně.

Bližší podrobnosti viz TP 156 a TP 159.

Vodicí stěny nejsou určeny k tvorbě příčných uzávěr ani jednostrannému či oboustrannému vymezení oblasti převádění jízdních pruhů, např. do protisměrného jízdního pásu.



Obrázek 31

4.5 Ochranná zařízení

4.5.1 Všeobecně

Ochranná zařízení jsou dopravní zařízení, která se užívají zejména k ohraničení a vymezení pracoviště. Slouží zejména k ohraničení pracovního místa a zamezení vstupu chodců na pracoviště. Zároveň slouží ochraně chodců a cyklistů před pádem do výkopů, jam popř. otevřených dešťových vpustí vzniklých v souvislosti s pracovním místem. Tato zařízení mohou také při splnění určitých požadavků sloužit jako uzávěrová zařízení na chodnicích a stezkách pro cyklisty, výjimečně na vozovce. Mezi ochranná zařízení patří zejména zábradlí, plot a svodidlo.

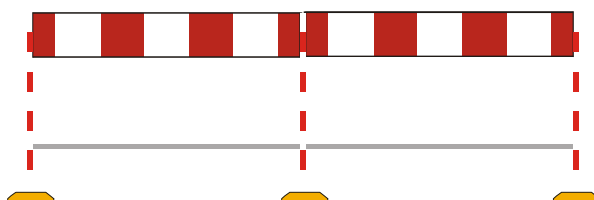
4.5.2 Zábradlí

Zábradlí se v rámci pracovního místa užívá pro zajištění a ohraničení samotných pracovišť a pro zabránění vstupu chodců nebo vjezdu cyklistů. Zároveň slouží k jejich ochraně a je žádoucí zejména podél výkopů hlubších než 0,80 m. Zábradlím lze také na chodníku a stezce pro cyklisty nahradit zábranu tvořící podélnou nebo příčnou uzávěru. V takovém případě musí být rovněž opatřeno výstražnými světly typu 3.

Provedení a vzhled zábradlí je obdobné provedení a vzhledu zábrany. Má šířku 0,10 m, může být doplněno dalšími prvky (vodorovnými, šikmými nebo svislými) tak, aby bylo dosaženo optického vjemu kompaktní plochy. Barva svislých prvků je zpravidla červená, šedá nebo hliníková. Zábradlí se užívá ve shodných délkách jako zábrana a na veřejně přístupných pěších komunikacích a plochách musí být doplněno zarážkou pro slepeckou hůl.

Zábradlí musí mít hladký povrch bez ostrých hran, otřepů nebo třísek, aby byla vyloučena možnost poranění chodce nebo cyklisty.

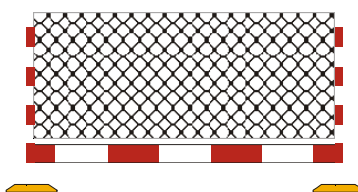
Zábradlí musí být upevněno v podkladních deskách nebo ve vlastní nosné konstrukci tak, aby jeho horní hrana byla ve výšce 1,00–1,10 m a odolávalo zatížení větrem 0,25 kN/m². Nosnou konstrukci zábradlí lze přitížit jednotlivými pytli s pískem do hmotnosti 10 kg.



Obrázek 32

4.5.3 Zarážka pro slepeckou hůl

Označení výkopů, lávek, stavenišť a pracovních míst na veřejně přístupných pěších komunikacích a plochách musí mít provedenu pevnou ochranu ve výšce 1100 mm se zajištěním zarážky pro slepeckou hůl ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou. Toto opatření nemusí splňovat pevnostní (statické) požadavky na ochranná zábradlí dle ČSN 74 3305.



Obrázek 33

4.5.4 Plot

Plot se v rámci pracovního místa užívá v případě, kdy je potřebné zajistit, aby nedošlo k pádu osob do výkopů, šachet nebo otevřených dešťových vpustí hlubších více než 1,4 m a je nutno provést z bezpečnostních důvodů jejich kompletní ohrazení nebo z důvodů ochrany účastníků silničního provozu, vyžaduje-li to povaha prací (stavby).

Plot se skládá z pevně stojící rámové konstrukce o výšce nejméně 1,1 m, která je doplněna drátěnou nebo plastovou sítí (nebo jiným vhodným materiálem, např. plnou plastovou deskou) barvy šedé, bílé, oranžové nebo červené. Celá konstrukce musí být v podkladních deskách upevněna tak, aby bezpečně zachytila a ochránila chodce nebo cyklistu před pádem a odstupy podpěrných bodů nebyly větší než 2 m. Všechny hrany musí být provedeny tak, aby byla vyloučena možnost zranění osob.

Plot je také opatřen zábranou šířky 0,10 m umístěnou tak, aby její horní hrana byla ve výšce cca 1,10 m a zarážkou pro slepeckou hůl. Zábrana je doplněna odpovídajícími výstražnými světly typu 3.

4.5.5 Svodidlo

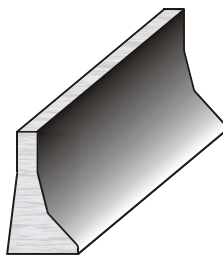
Užití svodidla je vhodné zejména tam, kde je třeba s přihlédnutím k místním podmínkám oddělit pracoviště, v němž se pohybují pracovníci a tam, kde hrozí nebezpečí pádu vozidla do výkopu, z mostu apod.

Jako ochranného zařízení se doporučuje užívat betonového svodidla, které zajišťuje bezpečné a pro vozidla obtížně proniknutelné ohrazení pracoviště. Užití vodící stěny, popř. mobilní plastové vodící stěny, je možné, nutno však pečlivě zvážit, zda je jejich nižší úroveň zadržení v konkrétním případě dostatečná. Vodící stěny se uplatní pro nižší úroveň zadržení. Betonové svodidlo má také využití jako vodící stěna.

Tam, kde se požaduje vysoká úroveň zadržení, lze užít betonové svodidlo podle příslušných technických podmínek (TP 114, TP 139). Tento způsob lze užít jako dodatečný ochranný prvek pro zabránění možného nárazu vozidla na pevnou překážku (např. sloup veřejného osvětlení v oblasti převádění provozu na protisměrný jízdní pás v obci) a také tam, kde je nebezpečí pádu vozidla (z mostu nebo do výkopu apod.). Betonové svodidlo lze s výhodou užít pro doplnění příčné uzávěry pracovního místa tak, že se umístí v odstupu 1 – 5 m za samotnou příčnou uzávěrou tvořenou směrovacími deskami s výstražnými světly v opačném úhlu postavení. Toto uspořádání vytváří ochranu pracovníků pohybujících se v oblasti pracovního místa při případném projetí vozidla příčnou uzávěrou. V tomto případě plní svodidlo ochrannou funkci a nedoplňuje se žádnými reflexními prvky. Na dálnici a silnici pro motorová vozidla lze takto betonové svodidlo užít jen v odůvodněných případech.

Betonové svodidlo jako ochranné zařízení v rámci pracovního místa doplňuje zejména plot a jeho užití je vhodné všude tam, kde je potřeba vyloučit nebo zmírnit riziko projetí vozidel do oblasti, kde se pohybují pracovníci, nebo kde existuje nebezpečí pádu vozidla do výkopu, z mostu, apod., vzniklého v souvislosti s pracovním místem, nebo nárazu do pevné překážky. Zakončení svodidel musí být provedeno šikmým náběhem.

Betonové nebo jiné svodidlo musí být umístěno tak, aby byla vyloučena možnost čelního nárazu vozidla. V odůvodněných případech (např. nebezpečí pádu vozidla do velké hloubky) je možné takto provedené ohrazení pracovního místa zdvojit nebo užít svodidla s vyšší úrovní zadržení.



Obrázek 34

4.6 Nosná zařízení

4.6.1 Všeobecně

Nosná zařízení slouží k upevnění značek a dopravních zařízení a k zajištění jejich stabilnímu umístění na vozovku i mimo ni.

Mezi nosná zařízení patří:

- podkladní deska,
- patka,
- podpěrný sloupek,
- stojan,
- zarážený sloupek.

4.6.2 Podkladní deska

Podkladní desky se užívá k upevnění podpěrných sloupků nesoucích přenosné značky a dopravní zařízení, např. zábranu, směrovací desku, vodicí desku, zábradlí, plot apod. Podkladní deska leží volně na pozemní komunikaci, chodníku nebo stezce pro cyklisty a musí být zvolena tak, aby zajistila požadovanou stabilitu značky nebo dopravního zařízení.

Je povoleno užívání pouze schválených typů podkladních desek.

Zakazuje se užívání jakýchkoli improvizovaných způsobů upevnění a zajištění značek a dopravních zařízení, jako např. trubkových nebo profilových křížů zatížených kameny, betonových prefabrikátů, pneumatik vyplněných betonem, vyřazených disků kol vozidel apod. Podkladní desku lze přitížit pouze jednotlivými pytli s pískem do hmotnosti 10 kg.

Celková výška podkladní desky nesmí být vyšší než 0,12 m. Rozměry a hmotnost musí být vhodně zvoleny s ohledem na nesené zařízení. Podkladní desky určené k upevnění zařízení tvořících příčné, ale i podélné uzávěry pracovních míst (zejména směrovacích desek a zábran) mají hmotnost cca 28 – 30 kg a půdorysné rozměry cca 0,90 × 0,45 m.

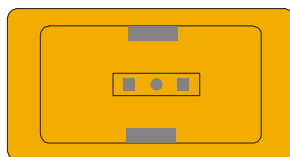
Je-li podkladní deska určena k užití na chodníku nebo stezce pro cyklisty, je možné zvolit desku jiného tvaru, např. kruhového (o průměru cca 0,50 m), při dodržení všech požadavků na stabilitu.

V případech, kdy je to nezbytně nutné a stabilitu zařízení nelze zajistit jednou podkladní deskou, je možné užití nejvýše dvou podkladních desek nad sebou.

Podkladní deska má být konstruována tak, aby nesené zařízení bylo v podkladní desce uchyceno pevně a toto spojení konstrukčně provedeno tak, aby v případě nárazu vozidla nedošlo k separaci jednotlivých částí.

Barva podkladní desky je obvykle černá, šedá, červená nebo žlutá. Hrany podkladní desky musí být zaobleny.

V rámci pracovního místa v obci je možné užít malou podkladní desku. Její užití je možné, ale jen v případech, kdy jsou zachovány všechny požadavky na stabilitu postavení neseného zařízení.



Obrázek 35

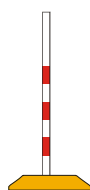
4.6.3 Podpěrný sloupek

Podpěrný sloupek se užívá k upevnění přenosné značky nebo dopravního zařízení (např. zábrana, vodící tabule apod.) které nejsou pevně zabudované do terénu. Sloupek může být osazen v podkladní desce.

Podpěrný sloupek má zpravidla čtvercový průřez (obvykle 40 × 40 mm) nebo kruhový a tloušťka stěny se volí podle použitého materiálu. Musí být pevnostně navržen tak, aby v případě nárazu vozidla na sloupek upevněný v podkladní desce došlo k jeho deformaci (ohybu) v místě vetknutí do podkladní desky a umožnil přejetí, aniž by tím bylo vážně poškozeno vozidlo, znemožněna jeho ovladatelnost nebo ohrožena bezpečnost jeho posádky a ostatních účastníků provozu. Tato skutečnost se prokazuje zkouškou při nárazu vozidla rychlostí 80 km.h⁻¹. Podpěrný sloupek se při nárazu nesmí roztříštit ani uvolnit z podkladní desky.

Délka podpěrného sloupku se volí podle typu neseného zařízení, musí vyhovovat hodnotám zpravidla v rozmezí 1,00 – 2,50 m. Materiálem je hliník, plast nebo ocel.

Červené a bílé pruhy na sloupku jsou provedeny z retroreflexní fólie nejméně třídy RA1 a CR1 o šířce 0,10 až 0,20 m. Celková délka barevné úpravy je nejméně 0,45 m.



Obrázek 36

4.6.4 Stojan

Stojanu se užívá se pro upevnění rozměrnějších a těžších zařízení (např. světelná šipka) nebo rozměrných značek. Základna stojanu se zatěžuje podkladními deskami nebo zásobníkem pro akumulátor. Při jeho užití na vozovce smějí být podkladní desky nejvýše dvě na sobě.

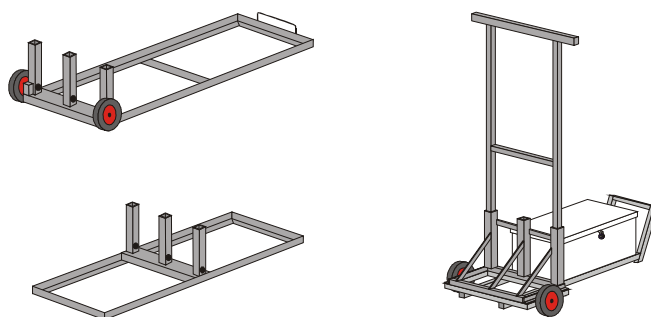
Stojanu nelze užít pro upevnění zařízení tvořících příčnou nebo podélnou uzávěru anebo jiných zařízení umístěných v jízdních pruzích.

Stojanu se užívá výjimečně a jen v takových případech, kdy upevnění zařízení ve dvou podkladních deskách nad sebou nezaručuje vzhledem ke ztíženým podmínkám (silný vítr, velká plocha nebo hmotnost zařízení a větší výška umístění apod.) požadovanou stabilitu postavení.

Stojan je možno zatěžovat pouze podkladními deskami nebo zásobníkem pro akumulátor (umísťuje se po pravé straně jízdního pruhu, pro nějž je určeno. Smí být umístěno i na jízdním pruhu, jestliže tento je následně pracovním místem zúžen, ne však více než 2 m od jeho pravého okraje).

Zatěžování jakýmkoli jiným způsobem není dovoleno.

Materiálem stojanu je obvykle ocel. Barva stojanu se doporučuje šedá (resp. hliníková).



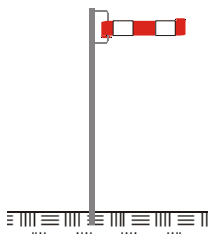
Obrázek 37

4.6.5 Zarážený sloupek

Zarážený sloupek se užívá zejména k upevnění výstražné pásky, a to na místech, kde se nepředpokládá pohyb účastníků provozu, zejména chodců (např. na chodníku, který dočasně neslouží svému účelu) tj. netvoří žádnou uzávěru.

Zarážený sloupek se neužívá na zpevněné části pozemní komunikace

Zarážený sloupek má v zaraženém stavu výšku cca 1 m, průměr minimálně 14 mm a musí být opatřen okem pro snadné uchycení výstražné pásky. Musí být z hladkého materiálu bez ostrých hran a otřepů, aby byla vyloučena možnost zranění osob.

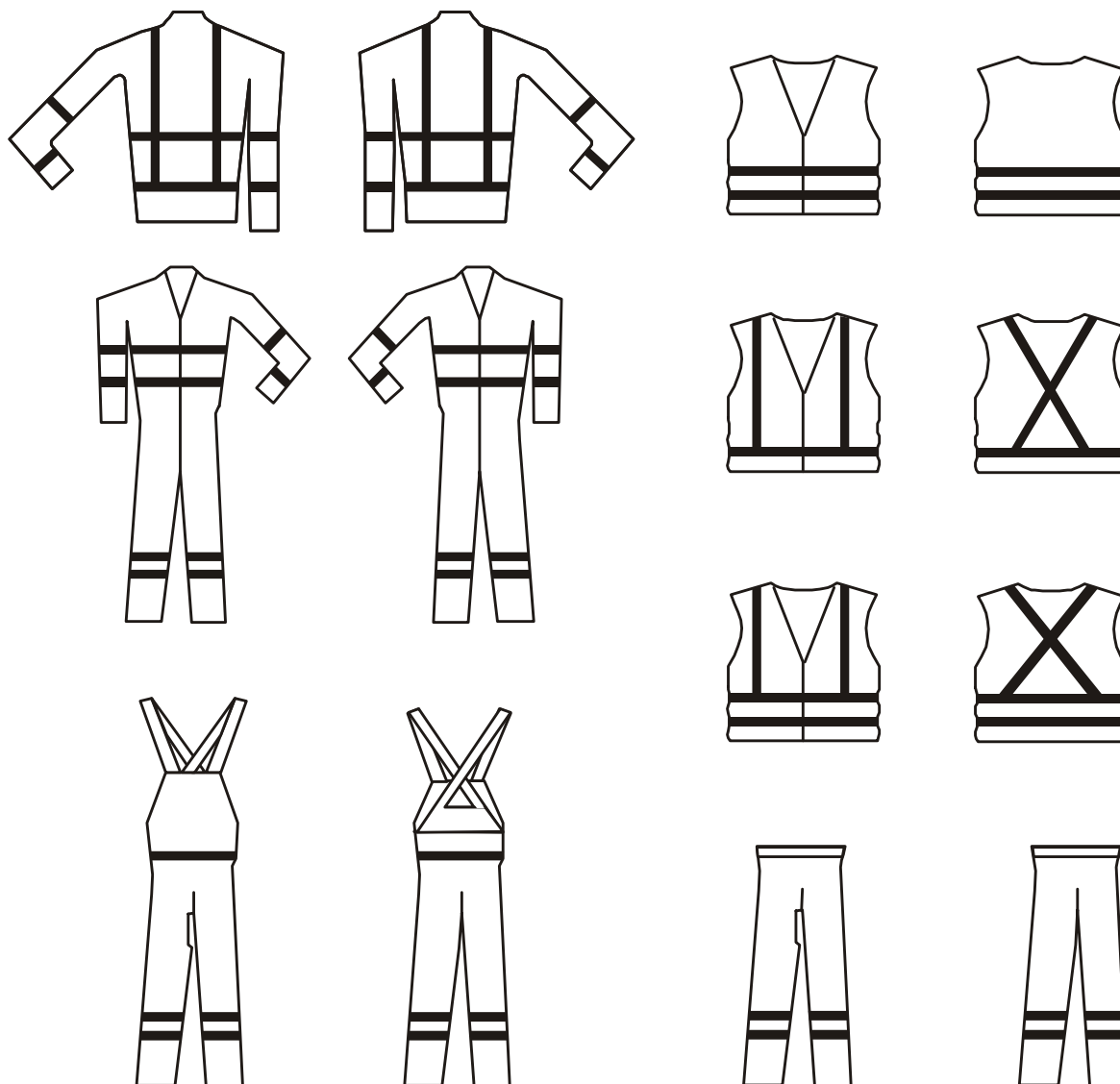


Obrázek 38

5 VÝSTRAŽNÉ OBLEČENÍ

5.1 Zaměstnanec na pracovním místě

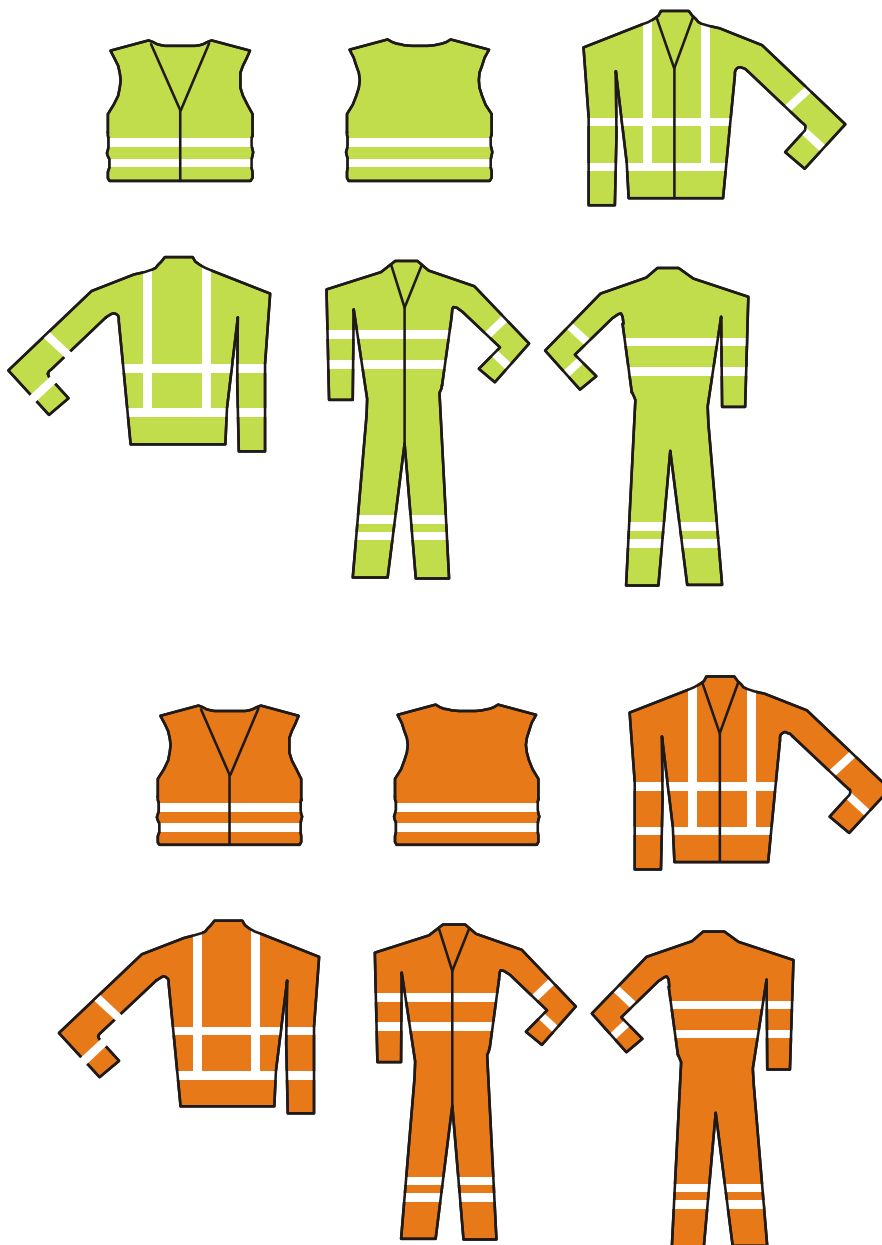
Zaměstnanec vykonávající práce spojené se správou, údržbou, měřením, opravami a výstavbou pozemní komunikace musí být oblečen ve výstražném oděvu s vysokou viditelností v provedení dle ČSN EN ISO 20471. Oděv musí být dle této normy schválen. Retroreflexní pásy oděvu uvedené níže na obrázku mají šířku nejméně 50 mm.



Obrázek 39

5.2 Zaměstnanec zastavující vozidla

Podle ustanovení § 32 vyhlášky č. 30/2001 Sb. musí mít osoba oprávněná zastavovat vozidla na sobě oblečení č. OD 1b a č. OD 1c dle přílohy této vyhlášky. Oblečení má zářivou, např. oranžovou barvu a je doplněno retroreflexními pásy o šířce minimálně 50 mm. Jeho provedení musí odpovídat zvláštnímu technickému předpisu ČSN EN ISO 20471. Volba oblečení č. OD 1c nebo vesty č. OD 1b vychází z okolností, za kterých bude užito.



Obrázek 40

6 VEDENÍ DOPRAVY V OBLASTI PRACOVNÍHO MÍSTA

6.1 Všeobecně

Úprava provozu v důsledku vytvoření pracovního místa a z toho vyplývající rozsah omezení musí vycházet zejména z konkrétních podmínek pracovního místa (charakter prací, rozsah, doba trvání apod.) a míry ovlivnění bezpečnosti a plynulosti provozu (druh pozemní komunikace, intenzita provozu, stavební uspořádání komunikace apod.).

Užití a umístění jednotlivých značek, dopravních zařízení a světelných signálů v konkrétních situacích je obsahem příslušných vzorových schémat. Uvedená schémata uvádějí příklady označení pracovních míst v nezbytném (minimálním) rozsahu. Uvedená základní označení lze s přihlédnutím k místním podmínkám dále rozšířit a případně konkrétní způsob označení skutečné dopravní situaci přizpůsobit.

Umístění dopravních zařízení oddělujících vlastní pracoviště (místo stavební činnosti, pohybu pracovníků, pohybu pracovních mechanismů apod.) musí zajišťovat dostatečný odstup vozidel v běžném provozu od staveniště.

Doporučené nejmenší odstupy:

Dálnice a silnice pro motorová vozidla – 1,00 m.

Ostatní pozemní komunikace mimo obec – 0,75 m.

Ostatní pozemní komunikace v obci – 0,5 m.

6.2 Jízdní pruhy

V oblasti pracovního místa je žádoucí, pokud je to možné, zachovat stávající počet jízdních pruhů. Za tím účelem lze za dále uvedených podmínek vyznačit i jízdní pruhy o menší šířce. To platí zejména, pokud intenzita provozu ve špičkové hodině přesahuje 1500 vozidel v případě dvou jízdních pruhů v jednom směru jízdy. Totéž platí, pokud špičková hodinová intenzita přesáhne 3000 vozidel pro tři jízdní pruhy v jednom směru jízdy. Na dálnici a silnici pro motorová vozidla lze pro vedení provozu využít i zpevněnou krajnici a vodicí proužek. To platí zejména pro standardní pracovní místo.

Pokud není možno s ohledem na konkrétní podmínky počet jízdních pruhů zachovat, je nezbytné provoz upravit a usměrnit zejména pomocí podélných a příčných uzávěr, řízením provozu, případně i vytyčením objížděkové trasy. Takovou úpravu je nutno zřetelně a jednoznačně označit dopravním značením.

Hodnoty šířky jízdních pruhů nezahrnují nutný bezpečnostní odstup (minimálně 0,5 m) od dopravního zařízení ohraničujícího pracovní místo.

6.2.1 Šířka jízdních pruhů na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla

Minimální šířka jízdního pruhu v rámci pracovního místa činí 3,25 m. Jízdní pruh určený a označený pro provoz vozidel, jejichž šířka nepřesahuje 2 m, musí mít šířku nejméně 2,50 m (užívá se údaj 2,0 m na symbolu značky č. B 15). Ve výjimečných případech může mít pruh šířku nejméně 2,20 m – tzv. úzké pruhy (užívá se údaj 1,8 m na symbolu značky č. B 15).

Při rozvrhování šířek pomocných jízdních pruhů se šířky dělicích čar připočítávají jednou polovinou každému z obou přilehlých jízdních pruhů. Šířka vodicí čáry (je-li užitá), vymežující okraj vozovky, se započítá do šířky přilehlého pomocného jízdního pruhu. Tato pravidla platí i při provedení dělicích a vodicích čar z dopravních knoflíků.

Případné větší šířky jízdního pruhu se rozdělí v následujícím pořadí:

- a) šířka pomocného jízdního pruhu 2,75 m (namísto 2,50 m) pro vozidla s největší šířkou 2 m,
- b) šířka pravého pomocného jízdního pruhu pro všechna vozidla 3,5 m (náhradou za 3,25 m) při zachování pomocného jízdního pruhu 2,75 m pro vozidla do šířky 2 m,
- c) šířka pomocného jízdního pruhu pro vozidla do šířky 2 m o hodnotě 3 m (náhradou za 2,50 m),
- d) výraznější oddělení protisměrných jízdních pruhů rozšířením dělicího pruhu o šířce 0,50 m.

6.2.2 Šířka jízdních pruhů na ostatních pozemních komunikacích

Šířka jízdního pruhu v rámci pracovního místa má být alespoň 2,75 m. Tato minimální šířka může být v odůvodněných případech snížena až na 2,6 m, jestliže se jedná o krátký a rovný úsek pozemní komunikace (cca do 50 m). Jízdní pruh, který je určen a označen pouze pro provoz vozidel, jejichž šířka nepřesahuje 2 m, může mít výjimečně šířku 2,20 m (užívá se údaj 2,0 m na symbolu značky č. B 15).

Zachování provozu v obou směrech je ještě možné při zbývajícím šířce vozovky 5,5 m.

Přitom je potřebné provést odpovídající změny stávajícího vodorovného dopravního značení (zúžení jízdních pruhů) nebo zřídit pomocný jízdní pruh. Na pozemní komunikaci s malým dopravním zatížením a malém podílu těžké dopravy je přípustné zachování provozu v obou směrech ještě při zbývajícím šířce vozovky 5 m.

6.3 Rychlost jízdy

V rámci pracovního místa je zpravidla nezbytné stanovení nižší hranice nejvyšší dovolené rychlosti oproti obecně platným rychlostním limitům. Snížení rychlosti je nezbytné zpravidla z důvodu snížení počtu nebo šířky jízdních pruhů, usměrnění provozu do oblasti pracovního místa, navádění provozu na objížďkovou trasu, nedostatečných rozhledových poměrů nebo nevyhovujícího povrchu vozovky v důsledku stavebních prací, z důvodu ochrany pracovníků pohybujících se na pozemní komunikaci a podobně.

Míra omezení rychlosti, resp. stanovení hranice nejvyšší dovolené rychlosti, musí vycházet z konkrétních podmínek pracovního místa a míry ovlivnění situace v provozu. Pokud je omezení rychlosti účelné pouze pro určitou dobu (např. pro dobu provádění stavebních prací) je nutno mimo tuto dobu příslušné značky odstranit, zakrýt nebo dobu platnosti omezení vyjádřit na dodatkové tabulce „Text“ (č. E 13), případně v mimopracovní době stanovit hranici nejvyšší dovolené rychlosti vyšší.

Je-li nezbytné stanovit výrazně nižší hranici nejvyšší dovolené rychlosti než v předcházejícím úseku, je nutno ji snižovat postupně, a to zpravidla po 20 km.h⁻¹. Při snižování rychlosti mimo obec se první umísťuje značka č. B 20a s údajem 80, na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla s údajem 100. V odůvodněných případech, např. pro jízdu po stavebních nebo mostních provizóriích, lze stanovit nejvyšší dovolenou rychlost 30 km.h⁻¹ i nižší.

V zájmu zajištění nezbytné plynulosti provozu je žádoucí v rámci pracovního místa vytvořit takové podmínky, aby bylo možno na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla zachovat nejvyšší dovolenou rychlost 60 km.h⁻¹ a na ostatních pozemních komunikacích 40 km.h⁻¹.

6.4 Příčná uzávěra

Příčná uzávěra se provádí směrovacími deskami umístěnými za sebou a postupně usměrňujících provoz do volného jízdního pruhu. Umístění jednotlivých desek se volí tak, aby změna směru jízdy byla co nejplynulejší. Každá směrovací deska je doplněna výstražným světlem typu I.

Pro uzavření jízdního pruhu se užívá alespoň pěti směrovacích desek. Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla se desky umísťují za sebou na vzdálenost 50 – 100 m. To platí i pro příčnou uzávěru na konci

pracovního místa. Na ostatních pozemních komunikacích může být tato vzdálenost s přihlédnutím ke konkrétním podmínkám menší; v obci lze tuto vzdálenost snížit výjimečně až na 5 m.

Pro zúžení jízdního pruhu se na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla užívá pěti směrovacích desek, na ostatních pozemních komunikacích tří směrovacích desek.

Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla lze užít tří směrovacích desek pouze k označení pracoviště na zpevněné krajnici nebo středním dělicím pásu bez zúžení jízdního pruhu.

Příčná uzávěra převádějící provoz z jednoho jízdního pásu směrově rozdělené pozemní komunikace na druhý se provádí deseti směrovacími deskami.

Uzavření více jízdních pruhů se provádí příčnými uzávěrami postupně, uzavření více jízdních pruhů v jenom místě jednou uzávěrou je nepřípustné.

V obci na pozemní komunikaci s malým dopravním zatížením lze náhradou za směrovací desky provést příčnou uzávěru zábranou doplněnou výstražnými světly.

6.5 Podélná uzávěra

Podélná uzávěra se provádí zpravidla směrovacími deskami umístěnými za sebou.

Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla směřjí být podélné odstupy jednotlivých desek nejvýše 18 m a podle potřeby mohou být doplněny výstražnými světly typu 2.

Na ostatních pozemních komunikacích se směrovací desky umísťují v podélných odstupech nejvýše 10 m a případně mohou být nahrazeny vodicími deskami.

6.6 Střídavý provoz

Střídavý provoz se uplatňuje v případě potřeby zachování provozu v obou směrech a je-li v rámci pracovního místa k dispozici vozovka o šířce menší než 5,50 m nebo jen jeden jízdní pruh. Způsobu úpravy střídavého provozu vychází z konkrétní dopravní situace v rámci pracovního místa.

V případě krátkého úseku zúžení (do cca 30 m) bez potřeby úpravy přednosti protijedoucích vozidel odlišně od obecné úpravy (např. z důvodu stoupání vozovky) není užití dopravních značek nezbytné.

Pokud je v konkrétním případě nezbytná úprava provozu, stanoví se přednost protijedoucích vozidel značkami č. P 7 „Přednost protijedoucích vozidel“ a č. P 8 „Přednost před protijedoucími vozidly“. Tato úprava je možná při splnění následujících předpokladů:

- nejedná o pozemní komunikaci s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy nebo pozemní komunikaci s provozem kolejových vozidel,
- délka úzkého úseku nepřesahuje včetně příčných uzávěr 50 m,
- celý úzký úsek je v obou směrech jízdy dobře přehledný,
- uvedená úprava s přihlédnutím k intenzitě provozu nezpůsobuje neúměrně dlouhé čekací doby pro vozidla dávající přednost v jízdě.

Nejsou-li uvedené předpoklady splněny, musí být zavedeno řízení provozu pomocí světelných signálů.

Řízení provozu světelnými signály může být v odůvodněných případech nahrazeno pokyny zaměstnancem oprávněného k zastavování vozidel, řádně označeného dle právního předpisu.

6.7 Objížďka

Úplná uzavírka pozemní komunikace pro všechny nebo některé druhy vozidel představuje zpravidla podstatnou změnu organizace provozu. Pro vozidla, kterým je v důsledku zřízení pracovního místa dále zakázán vjezd, se vyznačuje objížďková trasa. Výjimkou jsou případy krátkých objížďek vedených souběžně s uzavřenou pozemní komunikací.

Objížďkovou trasu lze vést po pozemní komunikaci, která vyhovuje intenzitě a druhu odkláněné dopravy. Podle konkrétních dopravních podmínek, druhu uzavřené pozemní komunikace, doby trvání uzavírky apod. je zpravidla nezbytné přistoupit i k úpravě provozu na pozemní komunikaci, po které je objížďka vedena. Zejména jde o posouzení možnosti označit objížďkovou trasu jako hlavní pozemní komunikaci. Objížďka pak musí být vyznačena s takovým předstihem, aby účastník provozu měl možnost se změněné dopravní situaci včas přizpůsobit. Průběh objížďky musí být jednoznačně vyznačen příslušnými značkami.

Na předpokládané objížďkové trase mohou být kromě zásahů do organizace přednosti v jízdě potřebná i jiná opatření, např. přechodné omezení rychlosti tam, kde parametry objížďkové trasy nevyhovují přechodně zvýšenému dopravnímu zatížení nebo změněným charakteristikám dopravního proudu (větší podíl těžké dopravy apod.). Je třeba brát v úvahu také požadavky na bezpečnost chodců a zavádět odpovídající opatření (např. zřizování náhradních chodníků, přechodů pro chodce, řízených přechodů, nadchodů). Tento požadavek je zvláště významný tehdy, vede-li objížďková trasa obytnou zástavbou nebo leží-li v její těsné blízkosti např. školy, nemocnice apod.

Nachází-li se na objížďkové trase SSZ, je nutno prověřit jeho signální plány a v případě potřeby je přizpůsobit dočasně změněnému charakteru provozu.

6.8 Operativní pracovní místo na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla

Operativní pracovní místa se označují zpravidla operativními prostředky dopravního značení. Jedná se zejména o přenosné značky, dopravní kužely, vodící desky, uzavírkové tabule, zařízení předběžné výstrahy, označená pracovní vozidla.

Práce na operativním pracovním místě se označuje operativními dopravními zařízeními, např. pojízdnou uzavírkovou tabulí č. Z 7 typu I, vodícími deskami, dopravní kužely, příp. zařízením předběžné výstrahy.

Pro příčnou uzávěru se užívají výhradně pojízdné uzavírkové tabule (č. Z 7) typu I.

Dopravní kužely nebo vodící desky tvořící podélnou uzávěru se umísťují při délce uzávěry do 500 m v odstupe nejvíce 18 m a při větší délce uzávěry větší než 500 m v odstupe nejvíce 50 m.

Při provádění prací na zpevněné krajnici se tyto zabezpečí pojízdnou uzavírkovou tabulí typu I se signálním obrazem světelného kříže.

Pohyblivé pracovní místo se především označuje pojízdnou uzavírkovou tabulí č. Z 7. Mezi pojízdnou uzavírkovou tabulí a pracovním vozidlem nebo strojem je nutno udržovat stálou vzdálenost 50 až 80 m.

6.9 Operativní pracovní místo na ostatních pozemních komunikacích

Práce na operativním místě se provádějí zpravidla bez pevných uzávěr a jejich zabezpečování se zajišťuje operativními zařízeními (dopravní kužely, pracovní vozidla, pojízdné uzavírkové tabule typu II).

Označení pracovních míst na vozovce se provádí dopravními kužely výšky min. 0,50 m. Místo těchto kuželů lze užít též vodící desky. Pro příčnou uzávěru je zapotřebí nejméně tři dopravních kuželů, které se umísťují tak, aby jejich příčné odstupy činily 0,6 – 1 m a podélné odstupy 1 – 2 m. Trvá-li pracovní místo i za snížené

viditelnosti (tma, mlhy, sněžení, hustý déšť), potom musí být dopravní kužely tvořící příčnou uzávěru opatřeny výstražnými světly typu 1.

Pro označení pracovního místa je nutno přednostně užívat pojízdné uzavírkové tabule typu II nebo pracovního vozidla vybaveného odpovídajícím výstražným zařízením (světelná šipka, světelná rampa).

Před nepohyblivým pracovním místem, které není označeno pojízdnou uzavírkovou tabulí, musí být v odpovídající vzdálenosti umístěna dopravní značka č. A 15 „Práce“ nebo odpovídající zařízení předběžné výstrahy.

Operativní pracovní místo na chodníku a stezce pro chodce nebo cyklisty se označuje dopravními kužely (výšky minimálně 0,50 m). Příčnou tvoří nejméně tři kužely v příčných odstupech max. 0,4 m a v podélných odstupech max. 2,5 m. Podélné odstupy kuželů podélné uzávěry činí max. 2,5 m. Za snížené viditelnosti musí být doplněny červenými výstražnými světly typu 3. Místo dopravních kuželů lze užít též zábrany.

Jsou-li na těchto místech prováděny krátkodobé výkopové práce, potom musí být takové pracovní místo vybaveno odpovídajícím ochranným zařízením (ploty apod.).

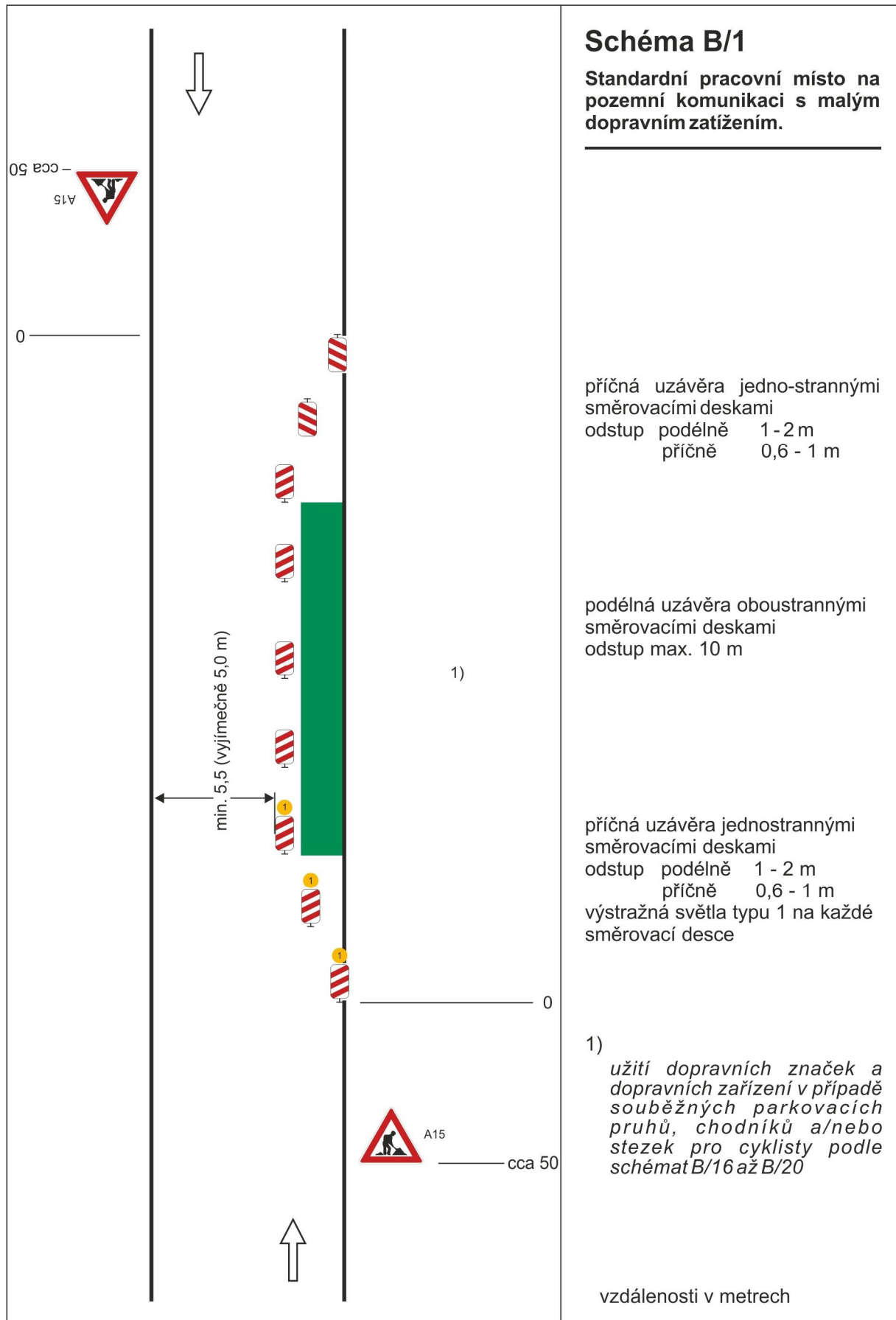
7 SCHVALOVACÍ PODMÍNKY

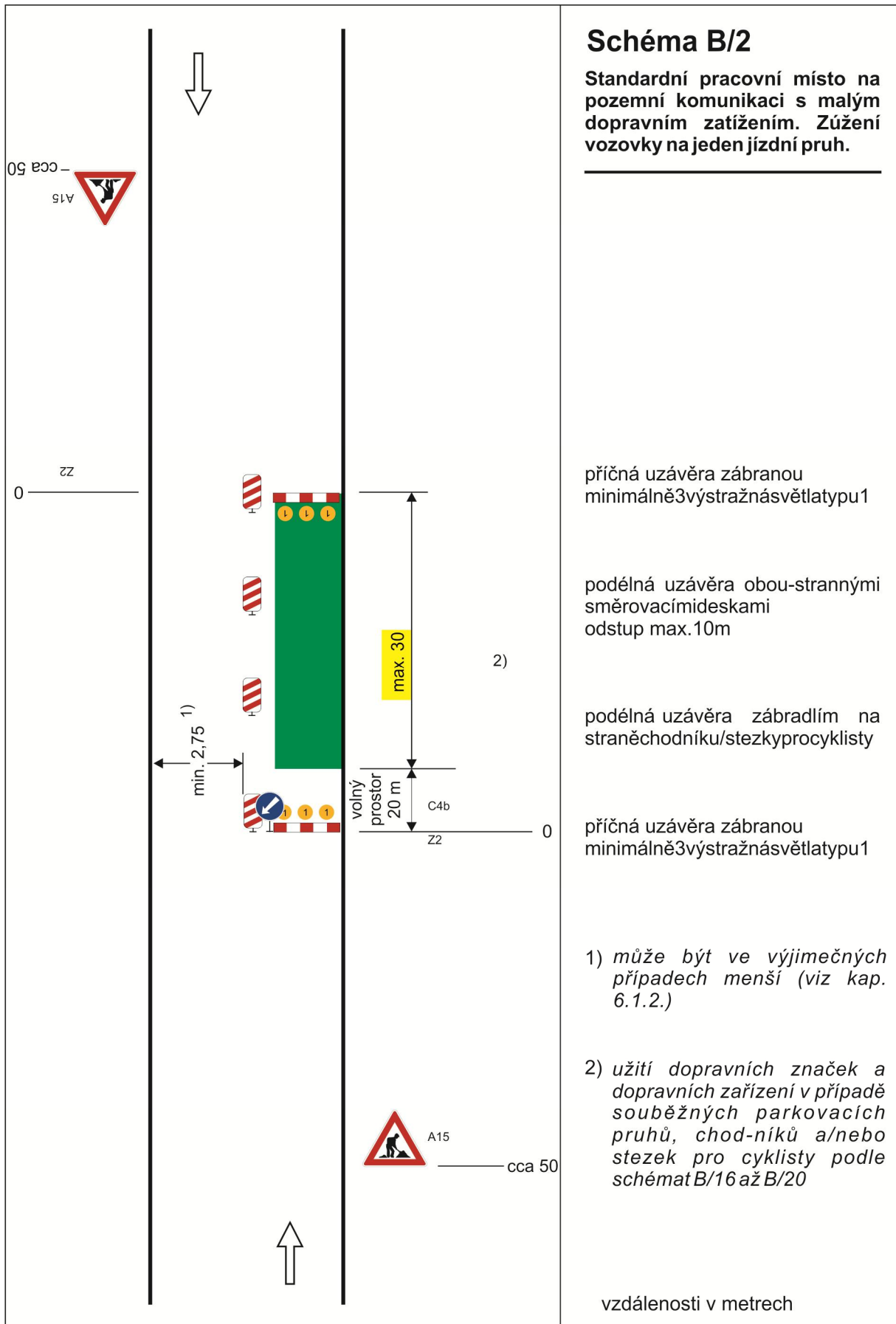
Ministerstvo dopravy schvaluje na žádost a náklady výrobce nebo výhradního dovozce provedení a používání dopravních značek, světelných a akustických signálů, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace, viz § 124 odst. 2 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

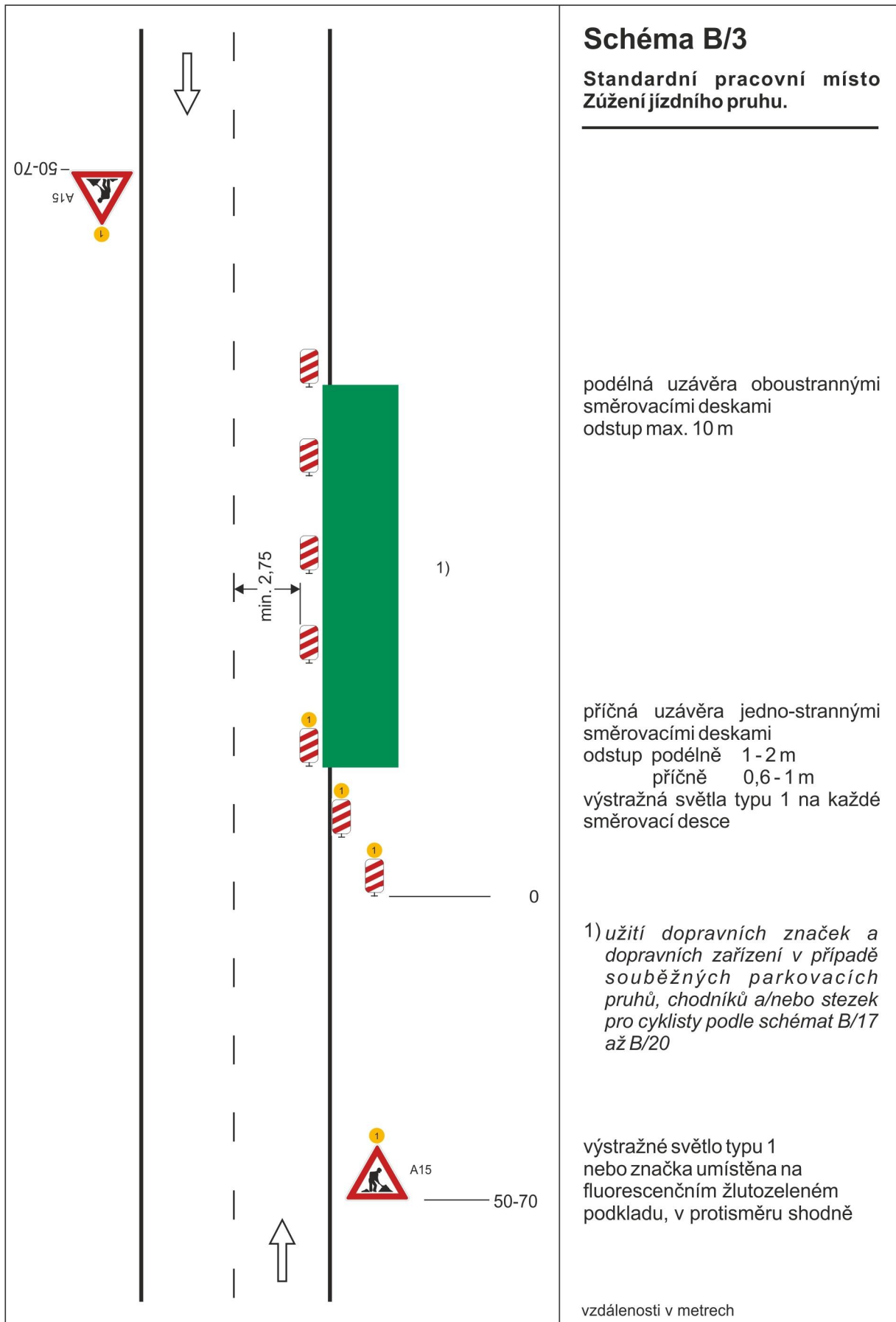
VZOROVÁ SCHÉMATA PRO OZNAČENÍ PRACOVNÍCH MÍST

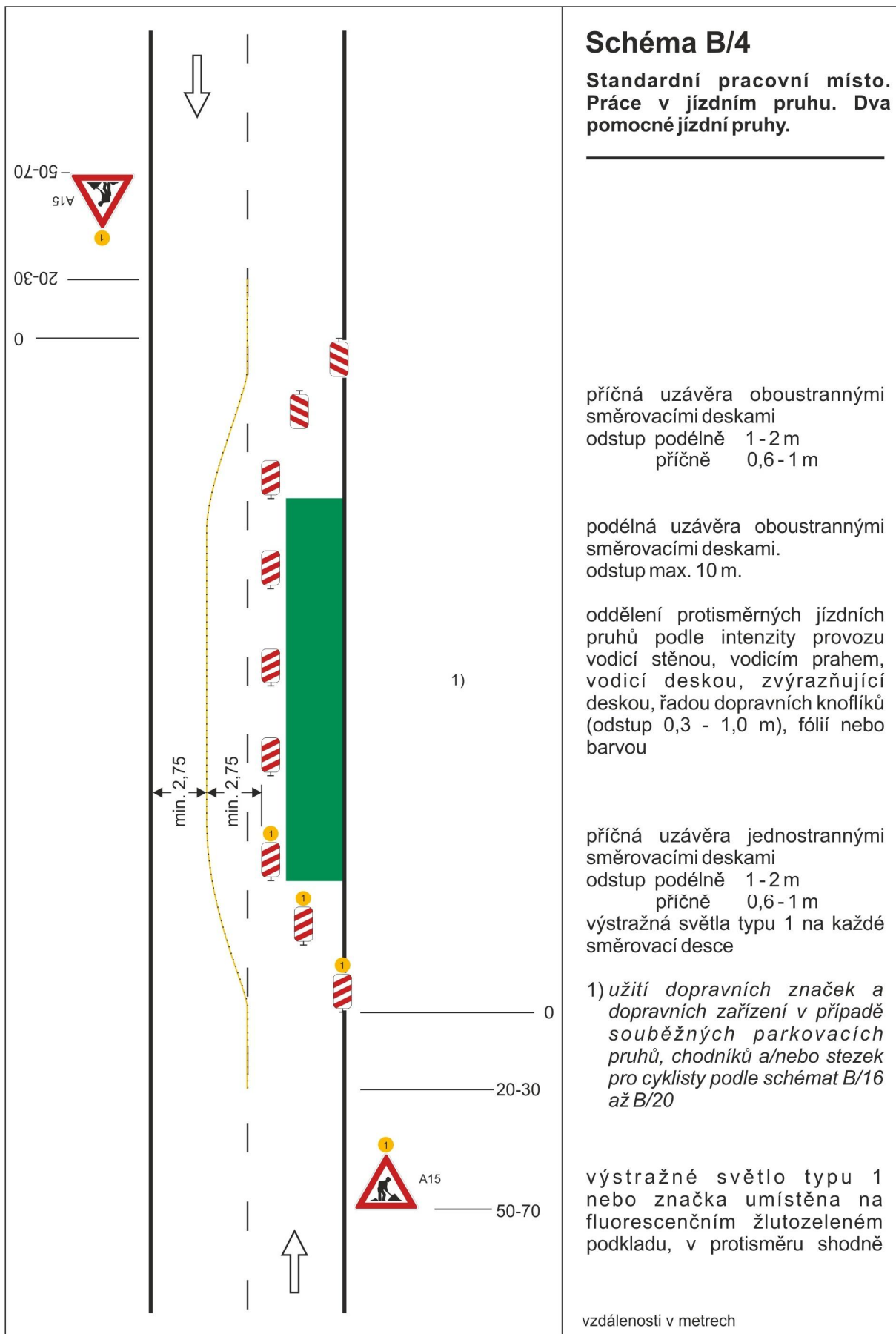
PRACOVNÍ MÍSTA V OBCI

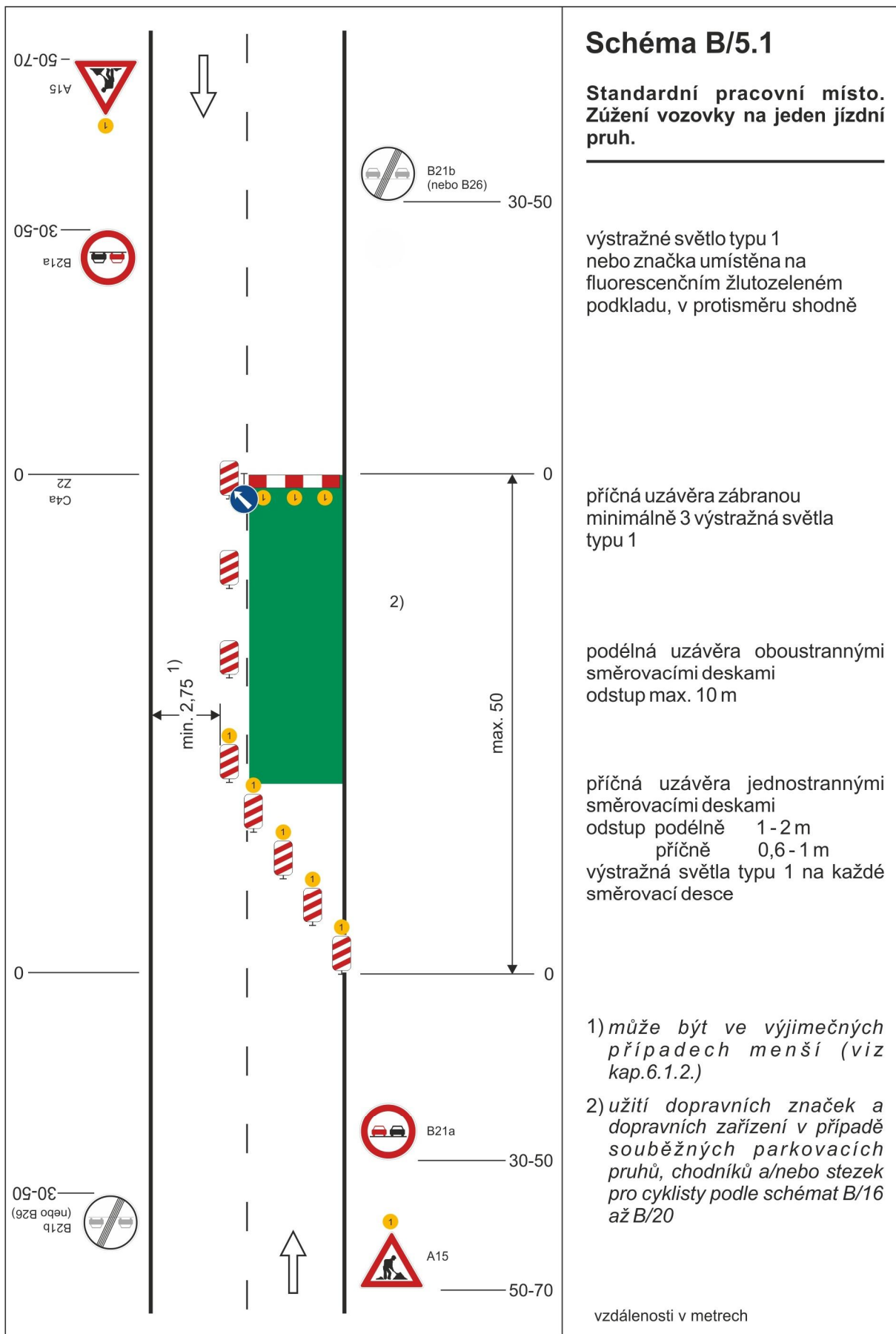
ŘADA B

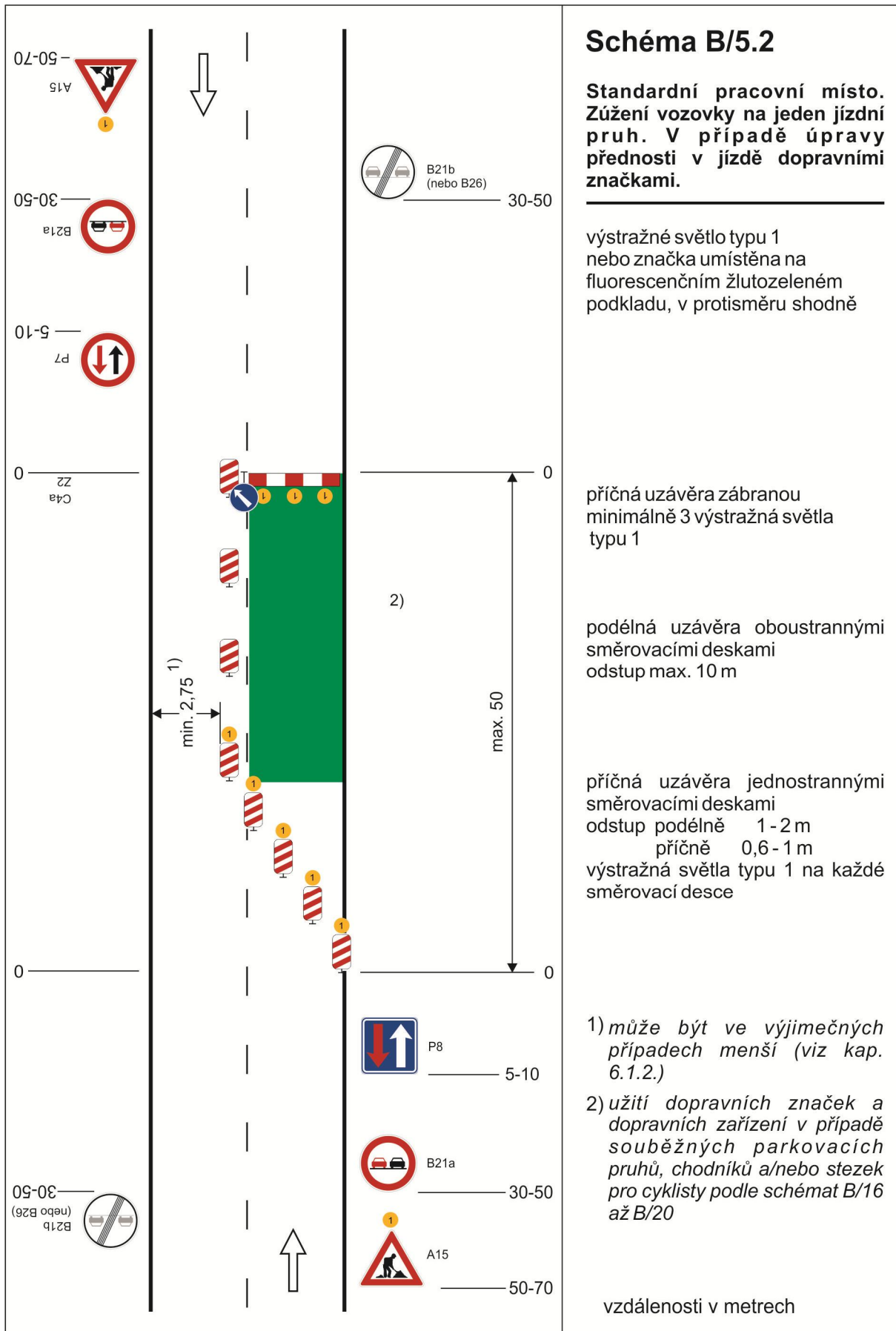


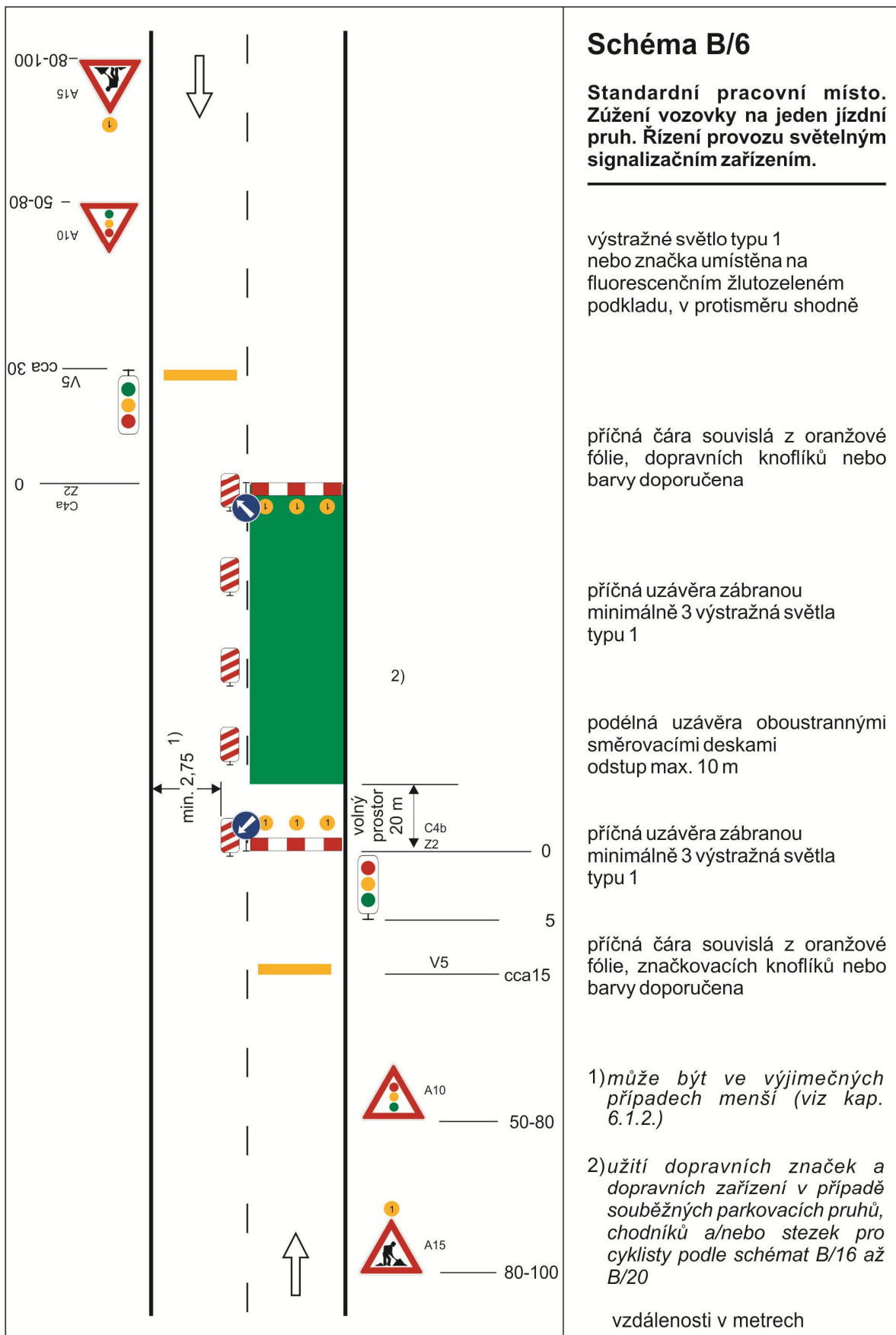


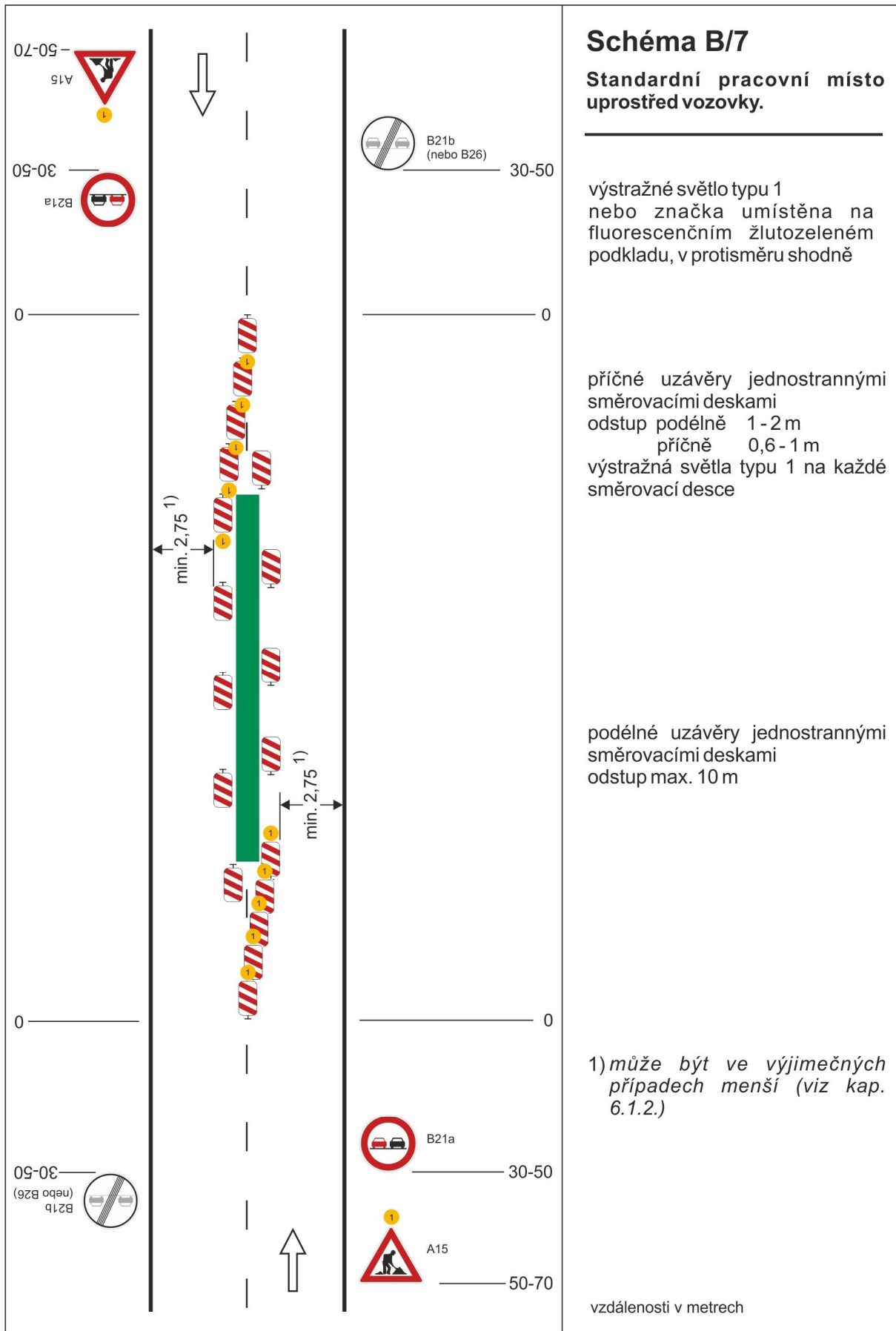


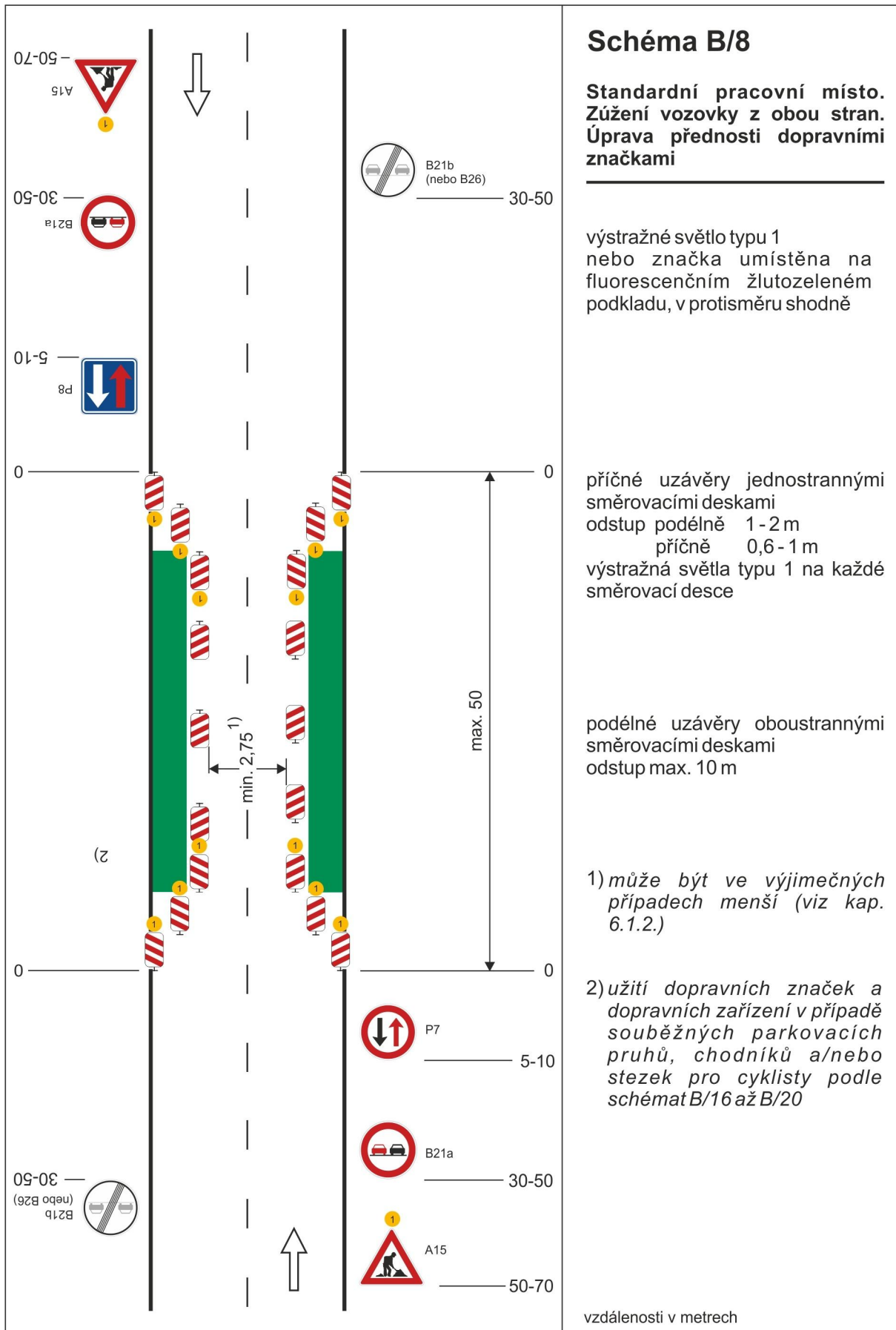


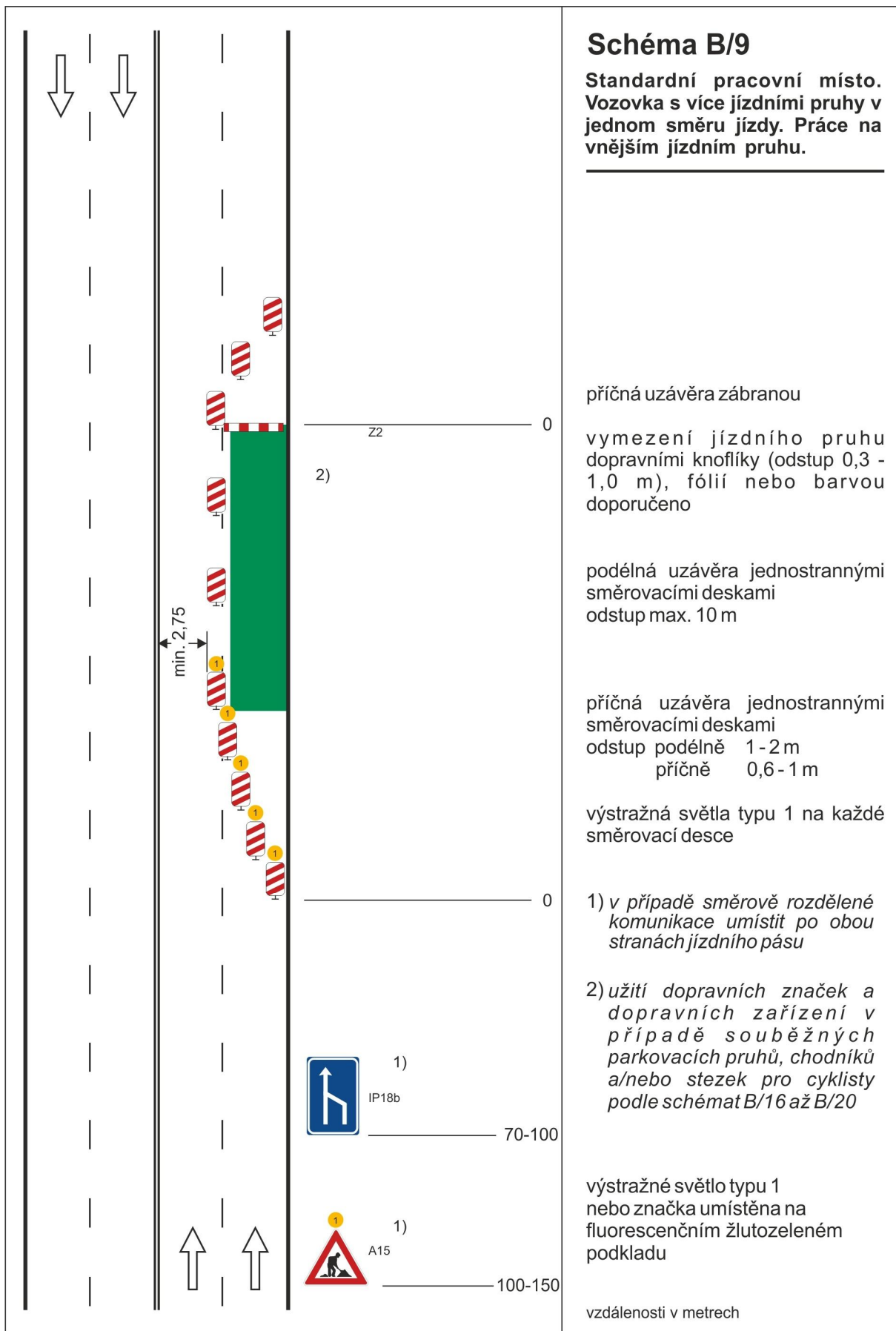


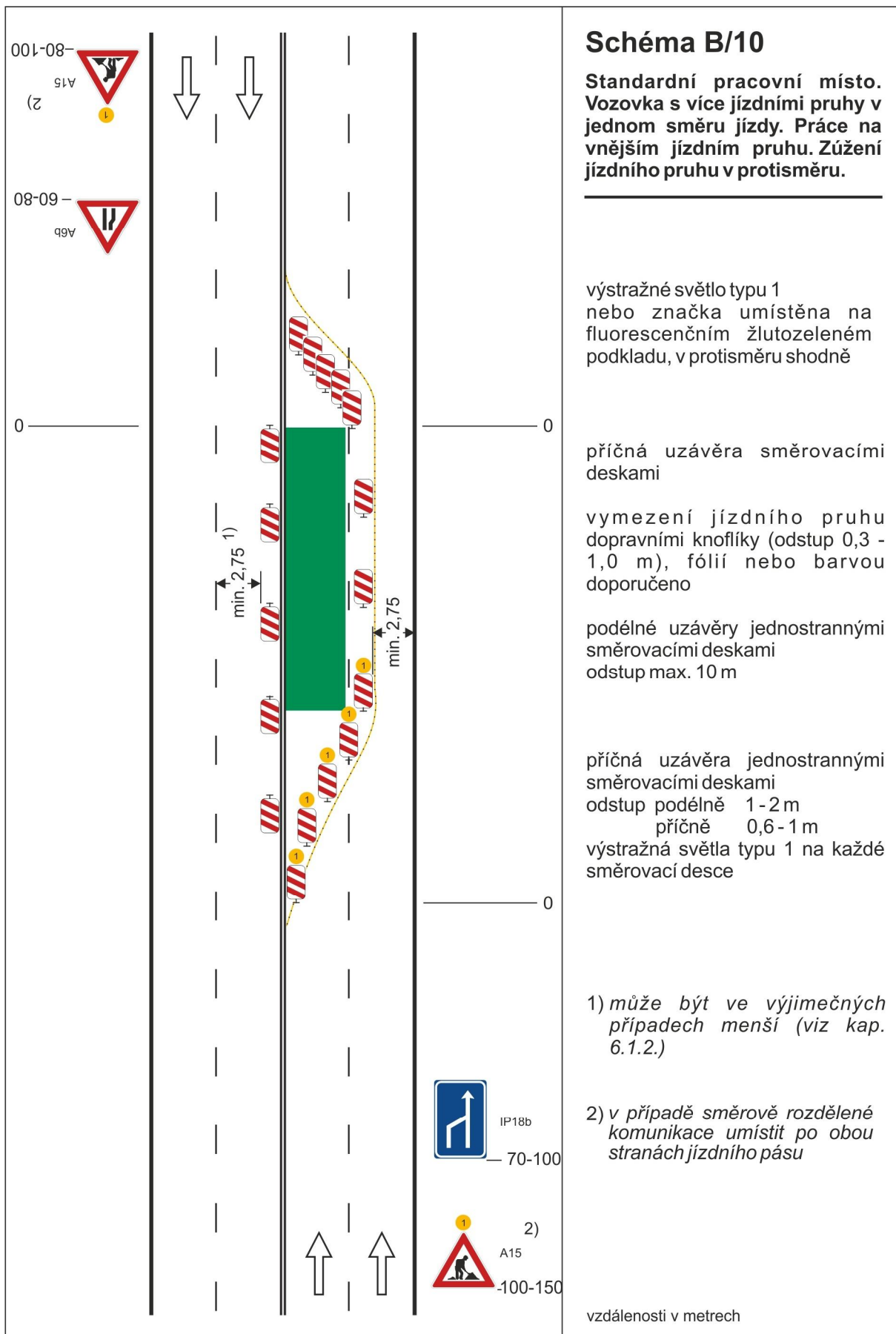


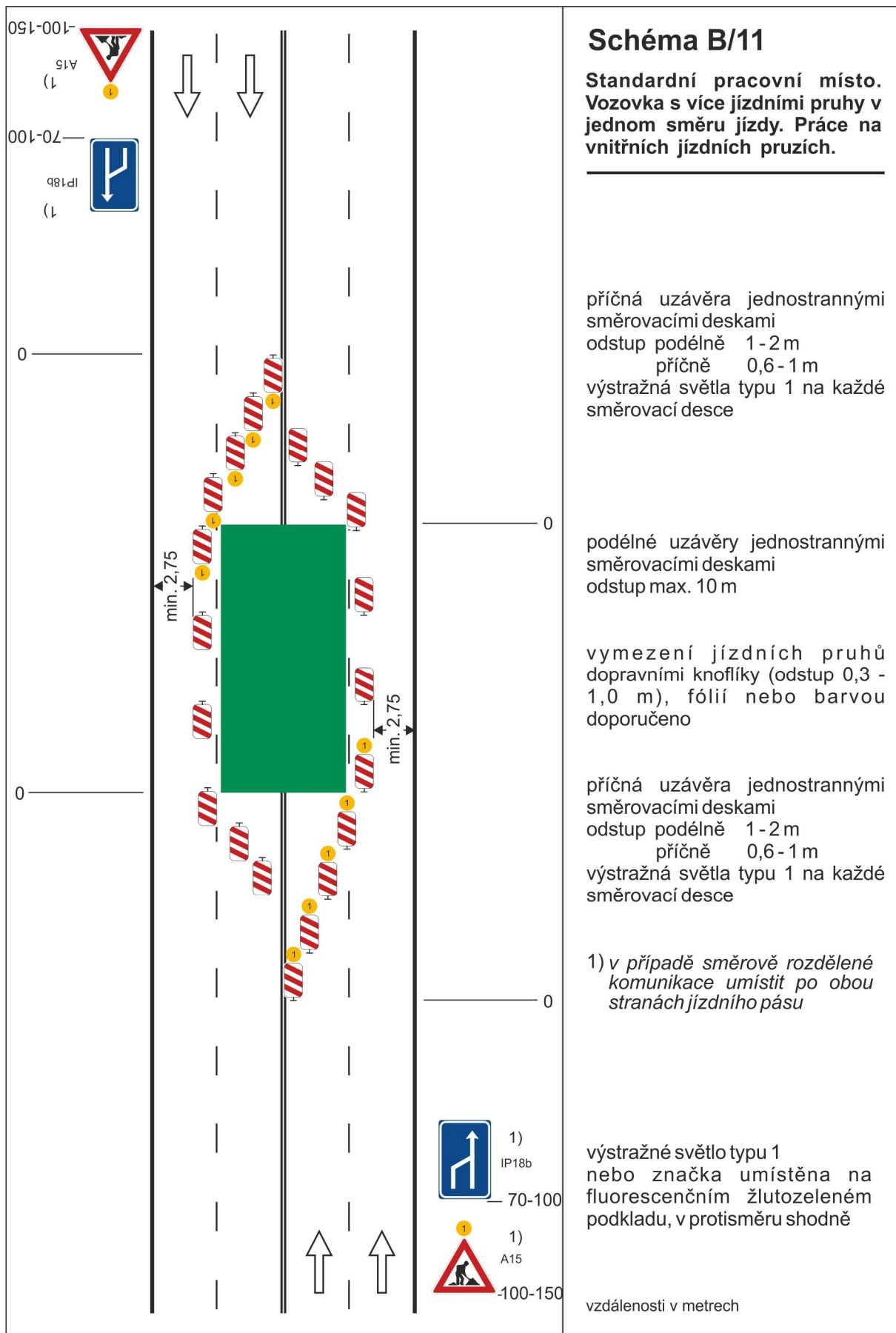












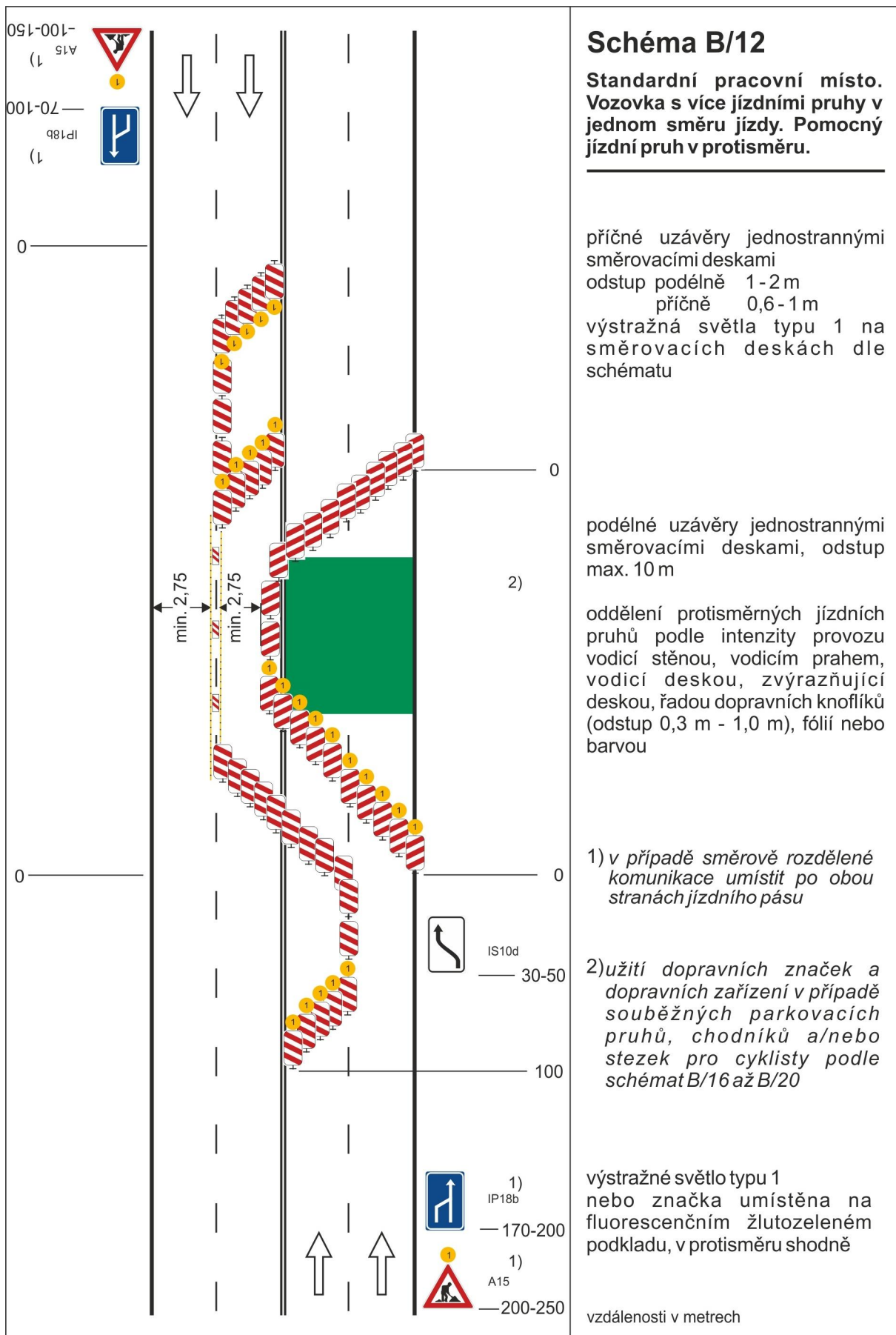


Schéma B/12

**Standardní pracovní místo.
Vozovka s více jízdními pruhy v
jednom směru jízdy. Pomocný
jízdní pruh v protisměru.**

příčné uzávěry jednostrannými
směrovacími deskami
odstup podélně 1-2 m
příčně 0,6-1 m
výstražná světla typu 1 na
směrovacích deskách dle
schématu

podélné uzávěry jednostrannými
směrovacími deskami, odstup
max. 10 m

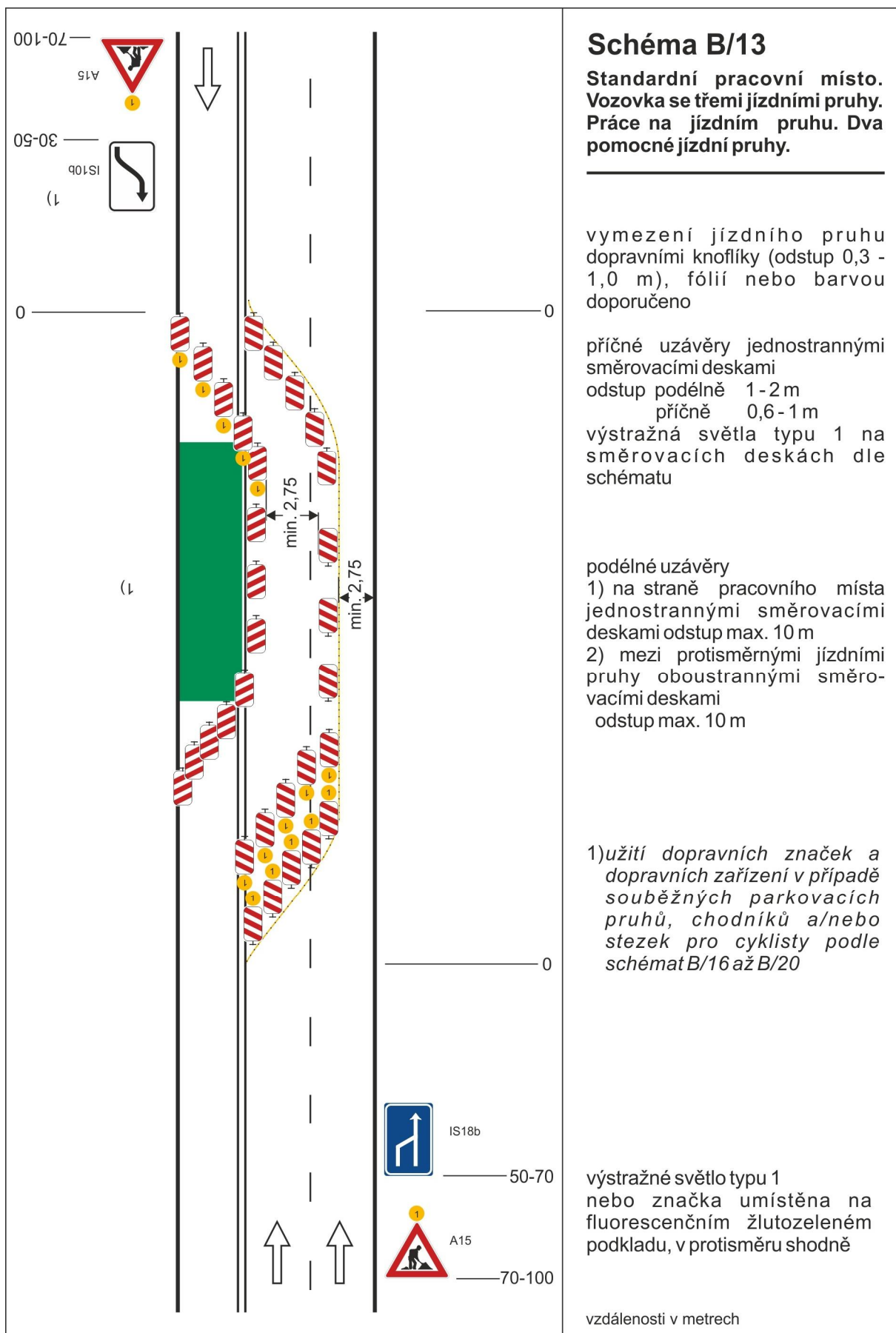
oddělení protisměrných jízdních
pruhů podle intenzity provozu
vodící stěnou, vodícím prahem,
vodící deskou, zvýrazňující
deskou, řadou dopravních knoflíků
(odstup 0,3 m - 1,0 m), fólií nebo
barvou

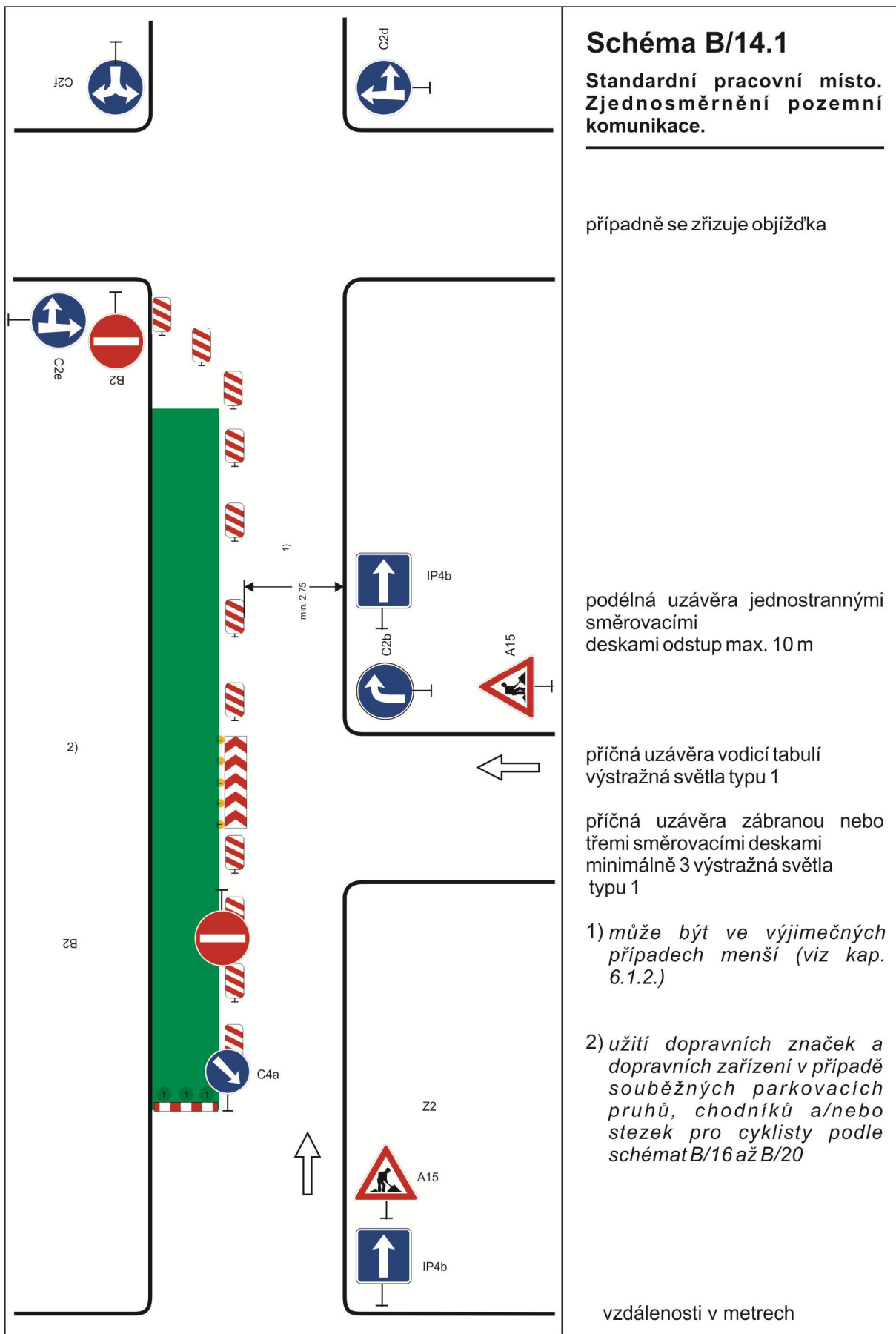
1) v případě směrově rozdělené
komunikace umístit po obou
stranách jízdního pásu

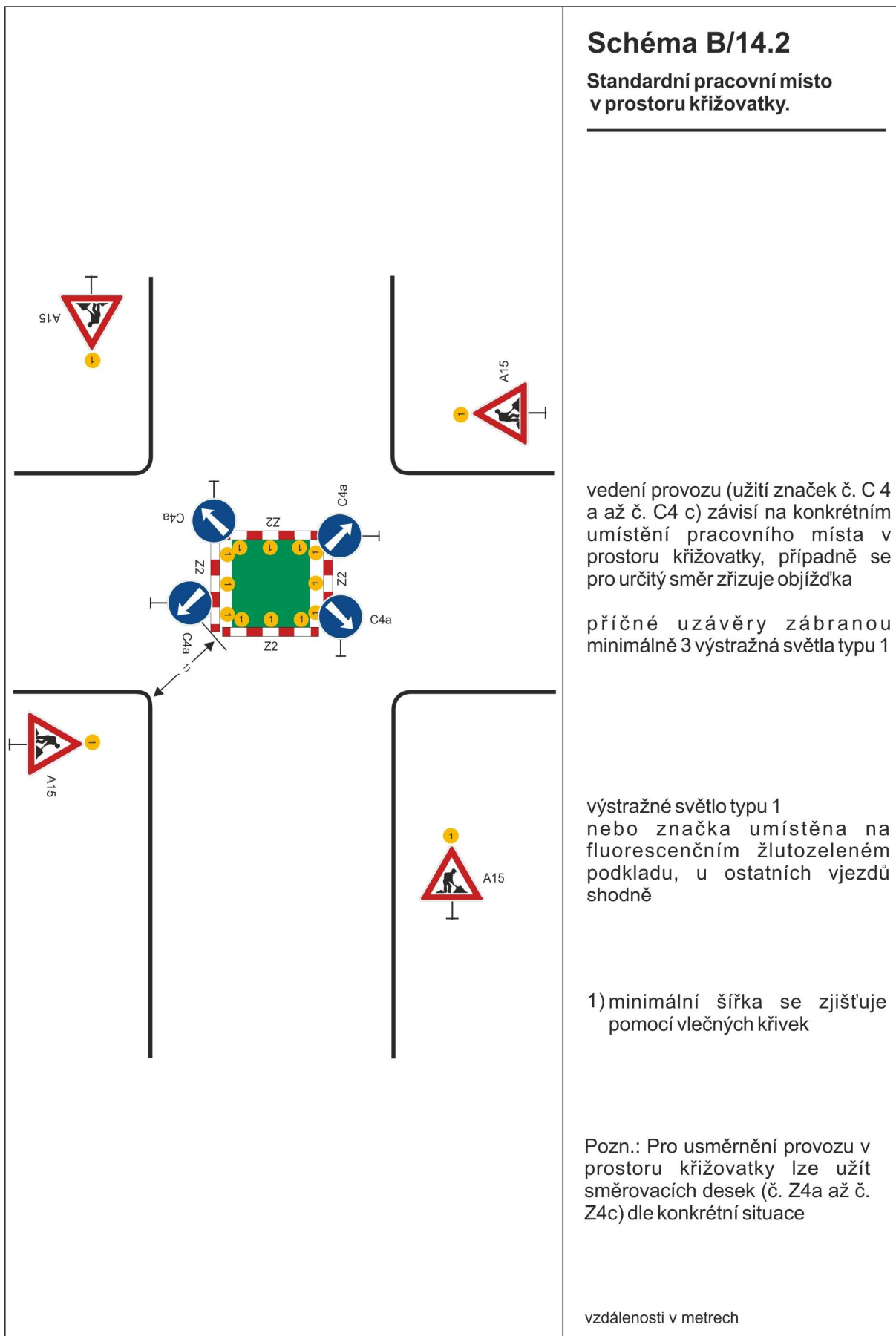
2) užití dopravních značek a
dopravních zařízení v případě
souběžných parkovacích
pruhů, chodníků a/nebo
stezek pro cyklisty podle
schémat B/16 až B/20

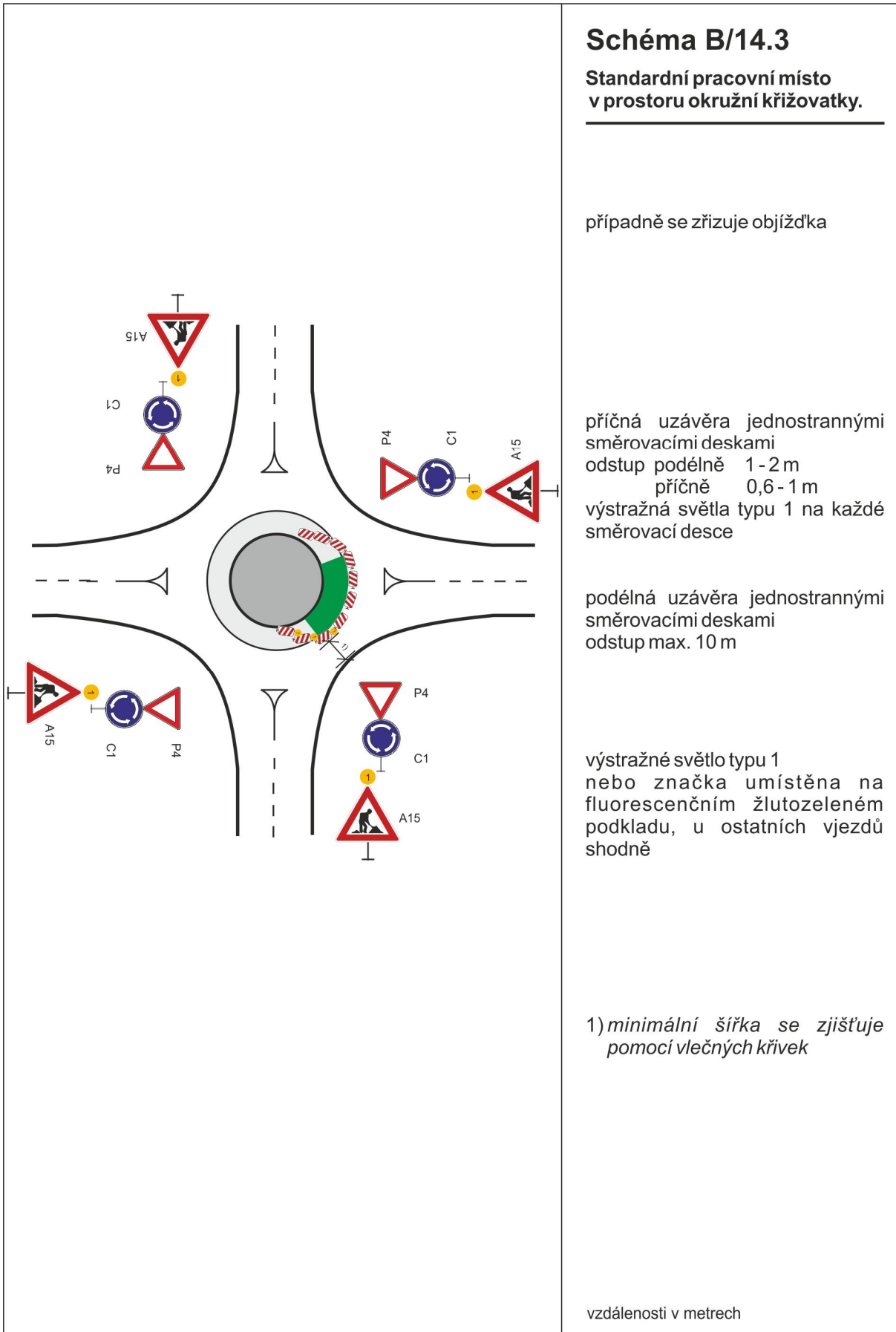
výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na
fluorescenčním žlutozeleném
podkladu, v protisměru shodně

vzdálenosti v metrech









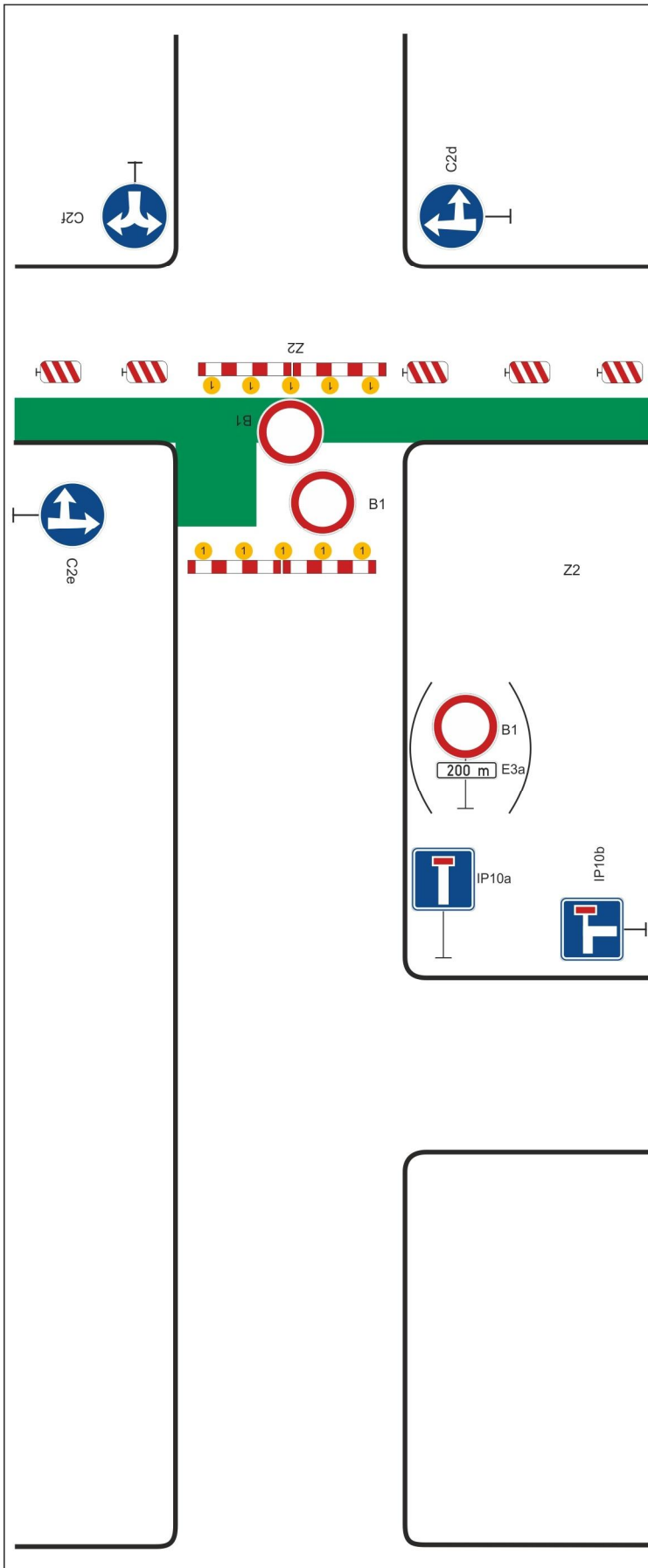


Schéma B/15

**Standardní pracovní místo.
Uzavírka pozemní
komunikace s objížďkou.**

podélná uzávěra oboustrannými
směrovacími deskami

odstup max. 10 m

příčné uzávěry v oblasti pra-
covního místa zábranami

minimálně 5 výstražných světel
typu 1

užití značky č. B 1 s dodatkovou
tabulkou č. E 3a v případě potřeby
vyznačit vzdálenost k začátku
uzavírky (např. při větší
vzdálenosti k tomuto místu)

Pozn.: V případě vyznačení
objížďkové trasy, umístění
značek č. IS 11a až č. IS 11d dle
místních podmínek

vzdálenosti v metrech

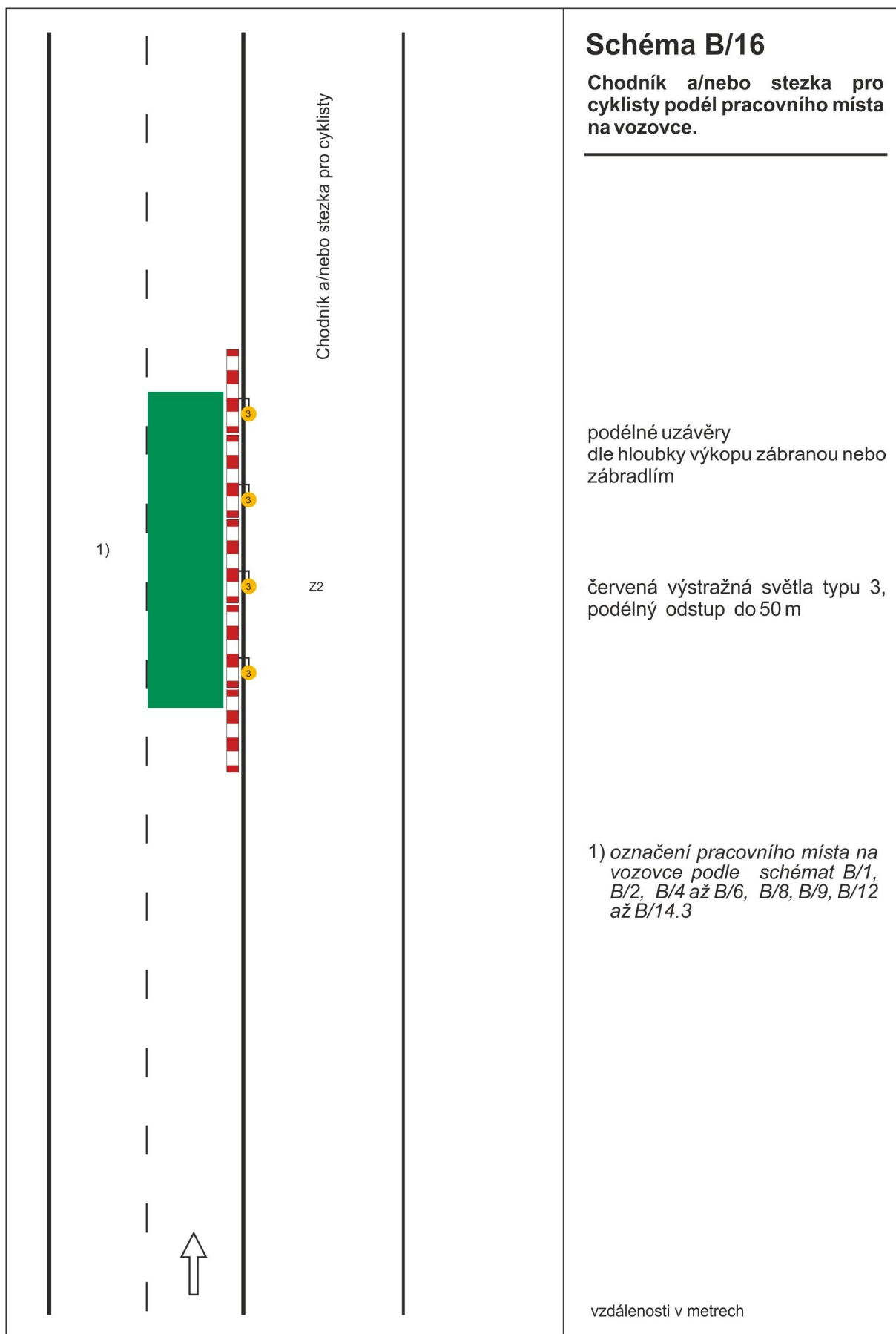


Schéma B/16

Chodník a/nebo stezka pro cyklisty podél pracovního místa na vozovce.

podélné uzávěry
dle hloubky výkopu zábranou nebo
zábradlím

červená výstražná světla typu 3,
podélný odstup do 50 m

1) označení pracovního místa na vozovce podle schémat B/1, B/2, B/4 až B/6, B/8, B/9, B/12 až B/14.3

vzdálenosti v metrech

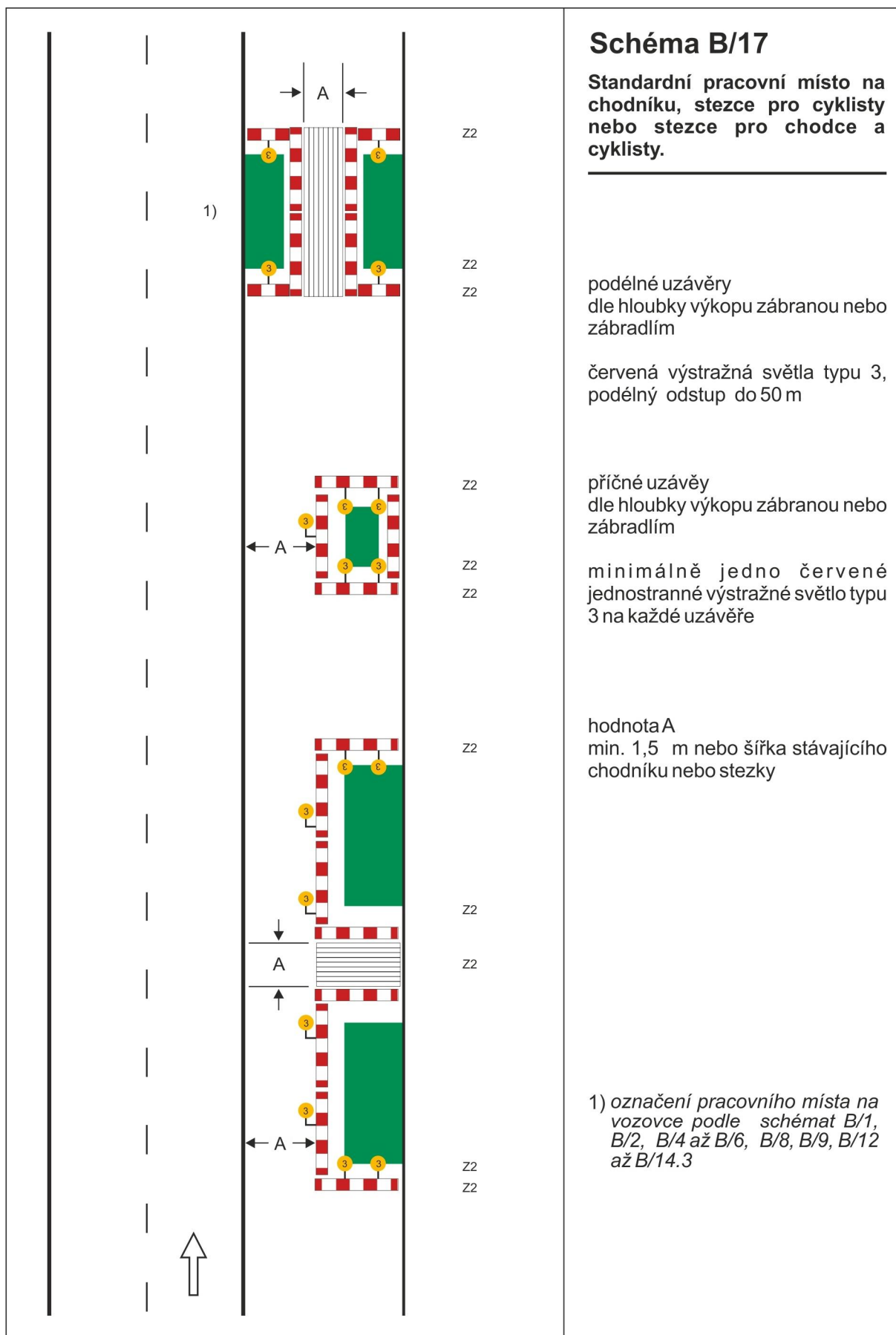


Schéma B/17

Standardní pracovní místo na chodníku, stezce pro cyklisty nebo stezce pro chodce a cyklisty.

podélné uzávěry
dle hloubky výkopu zábranou nebo
zábradlím

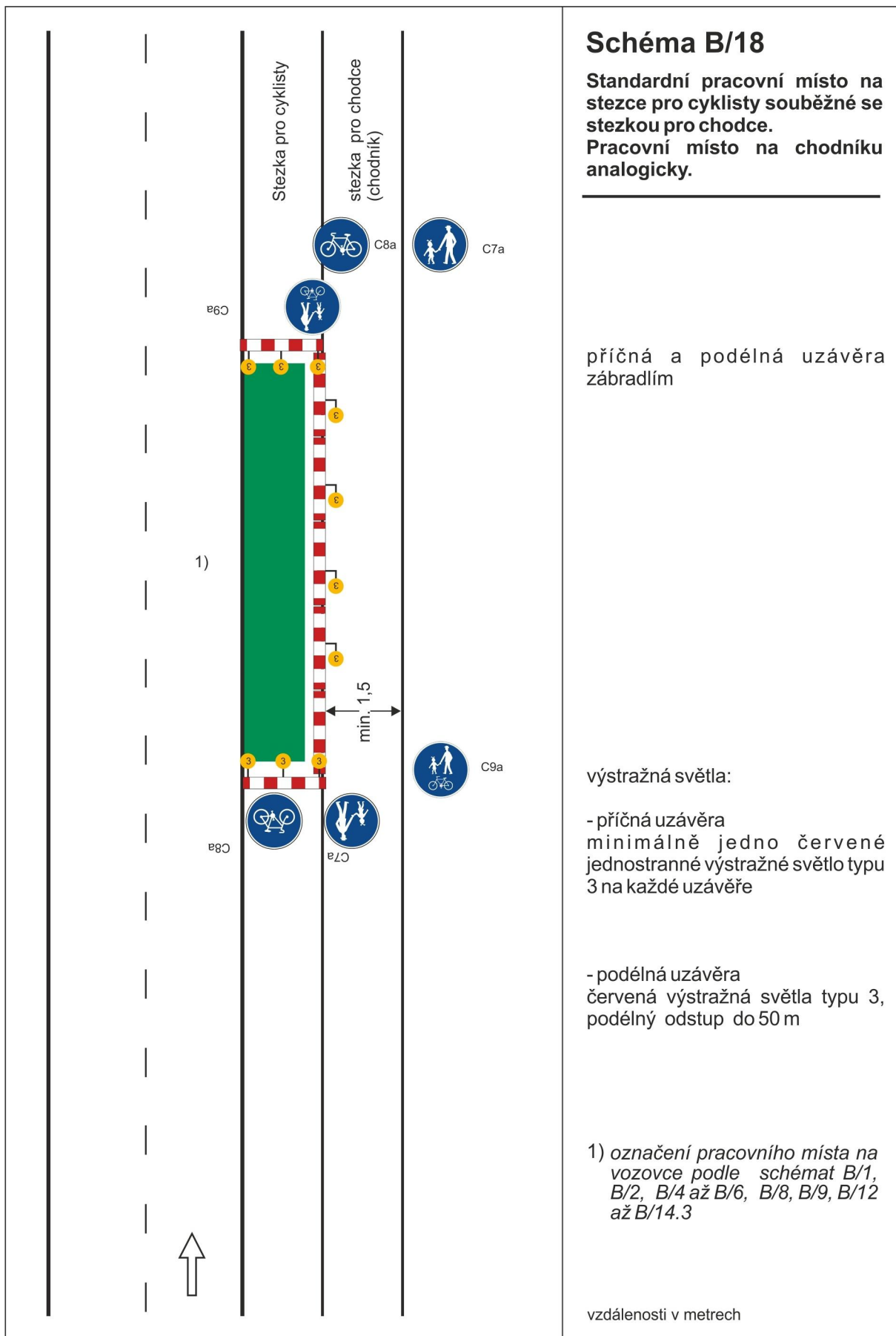
červená výstražná světla typu 3,
podélný odstup do 50 m

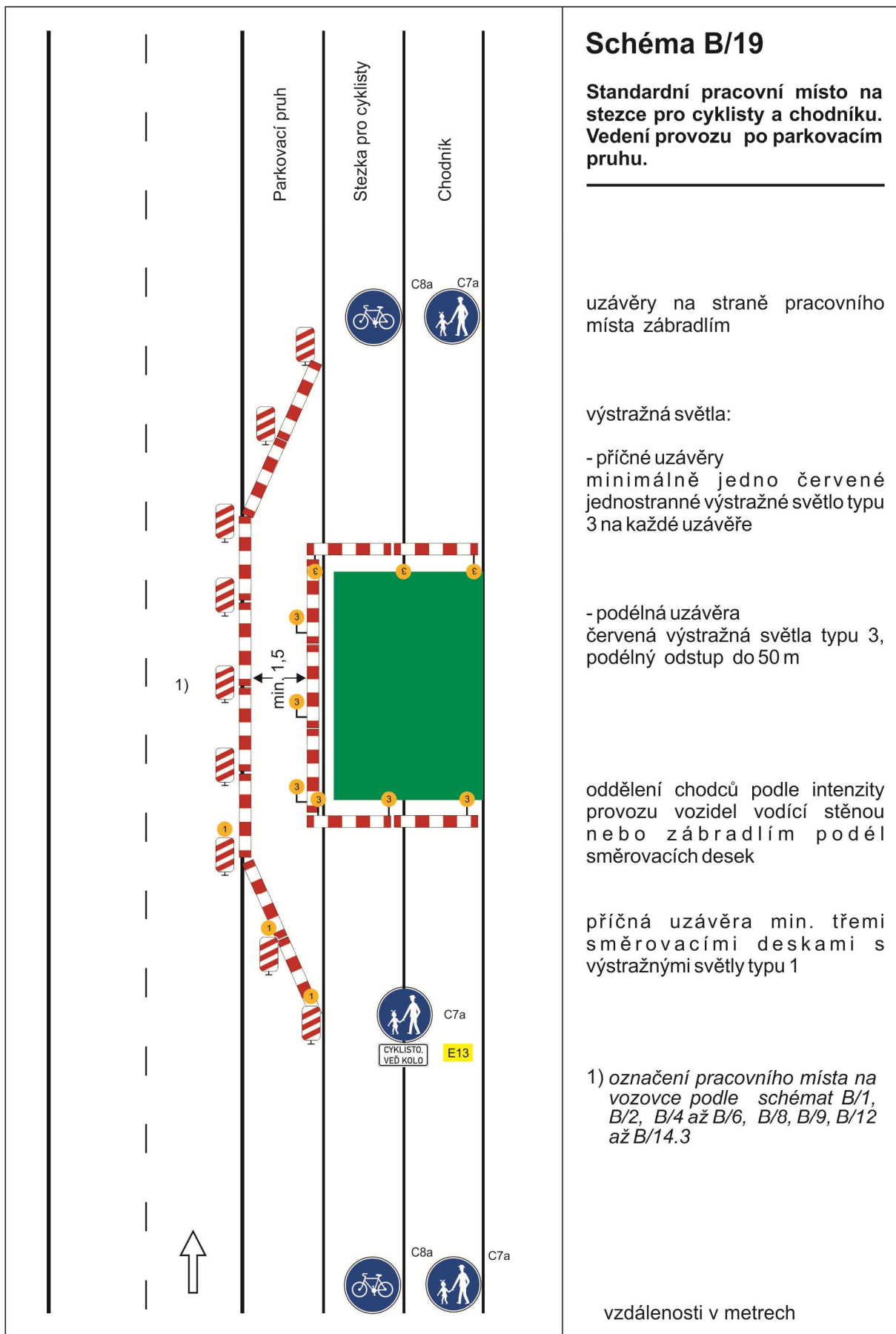
příčné uzávěry
dle hloubky výkopu zábranou nebo
zábradlím

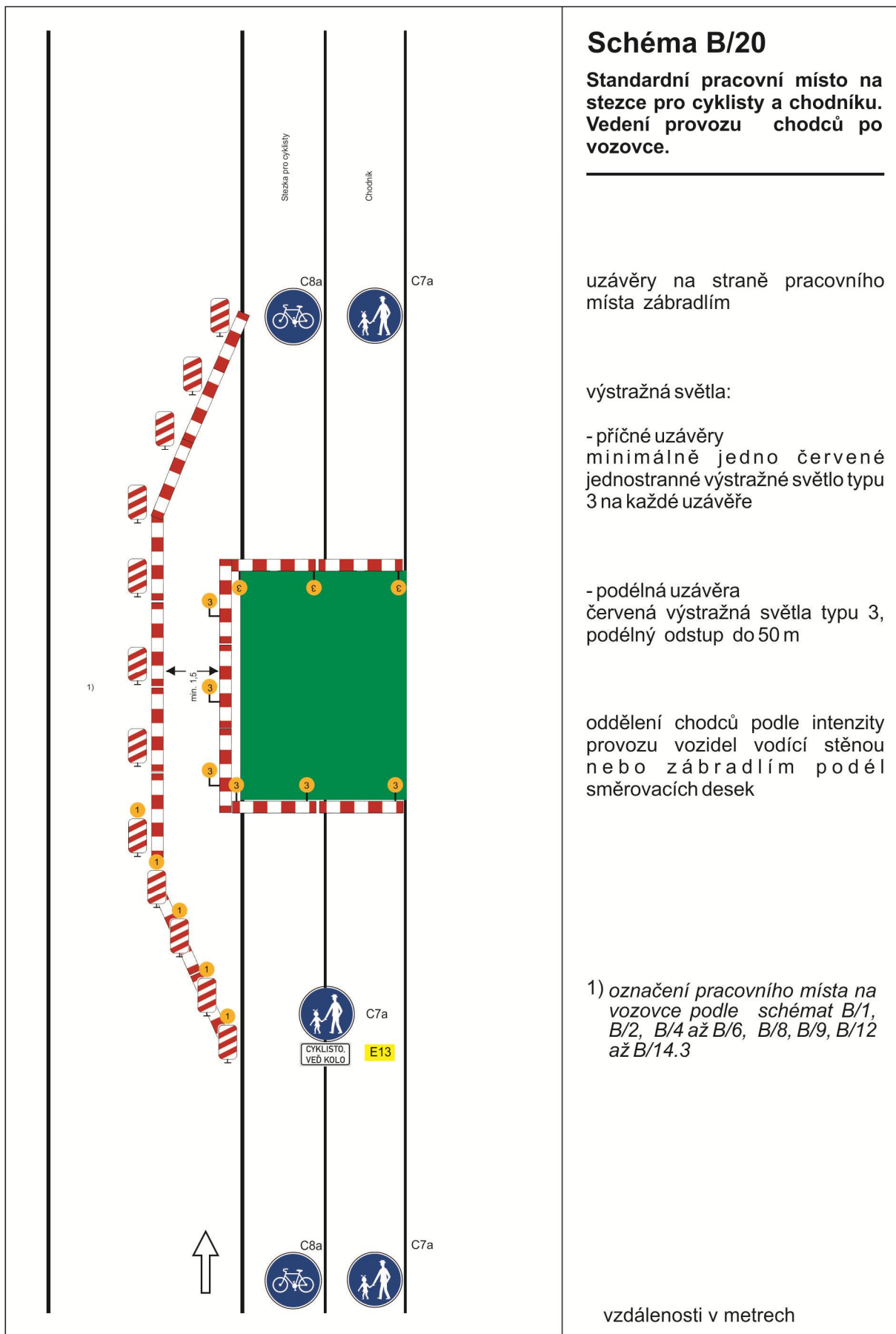
minimálně jedno červené
jednostranné výstražné světlo typu
3 na každé uzávěře

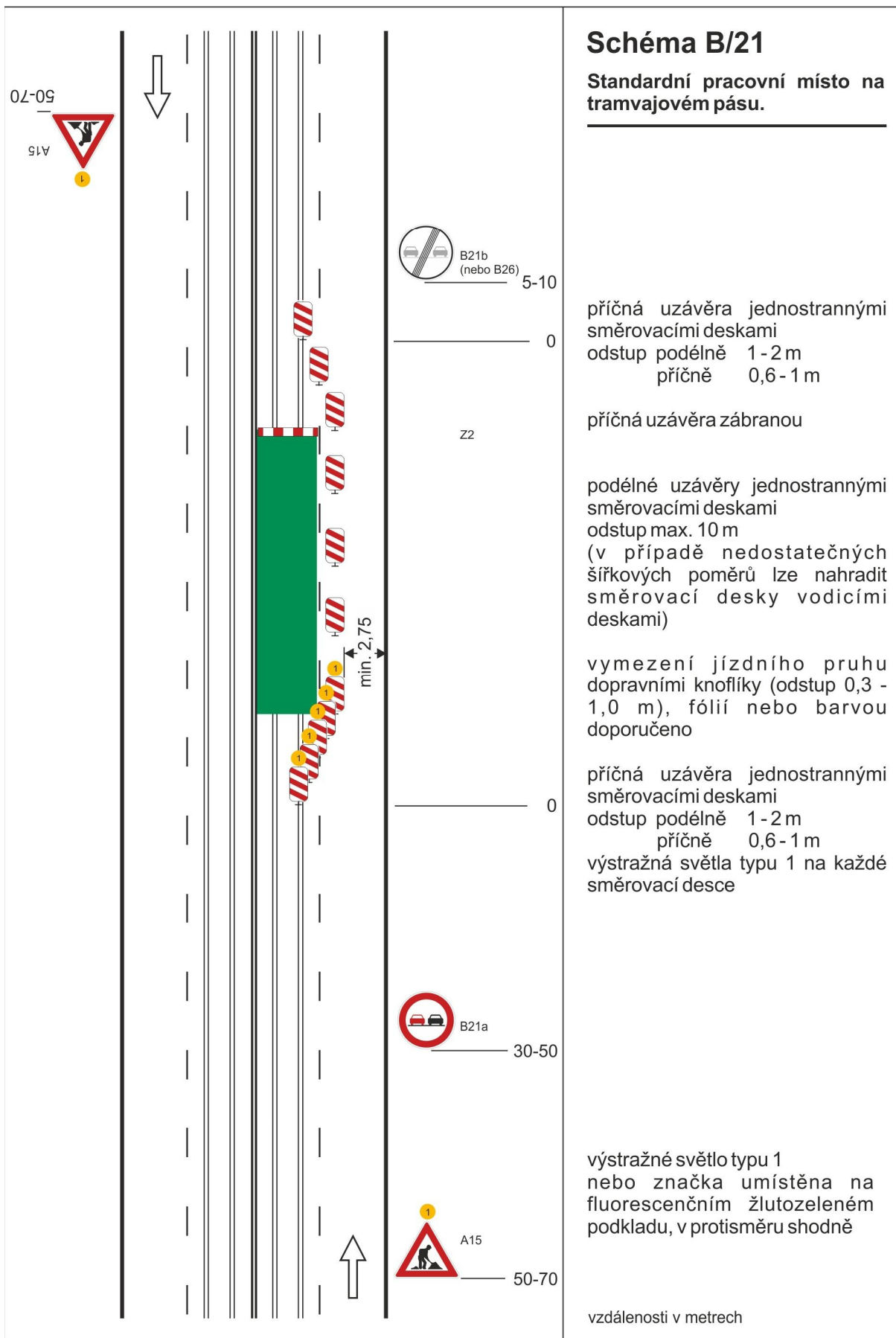
hodnota A
min. 1,5 m nebo šířka stávajícího
chodníku nebo stezky

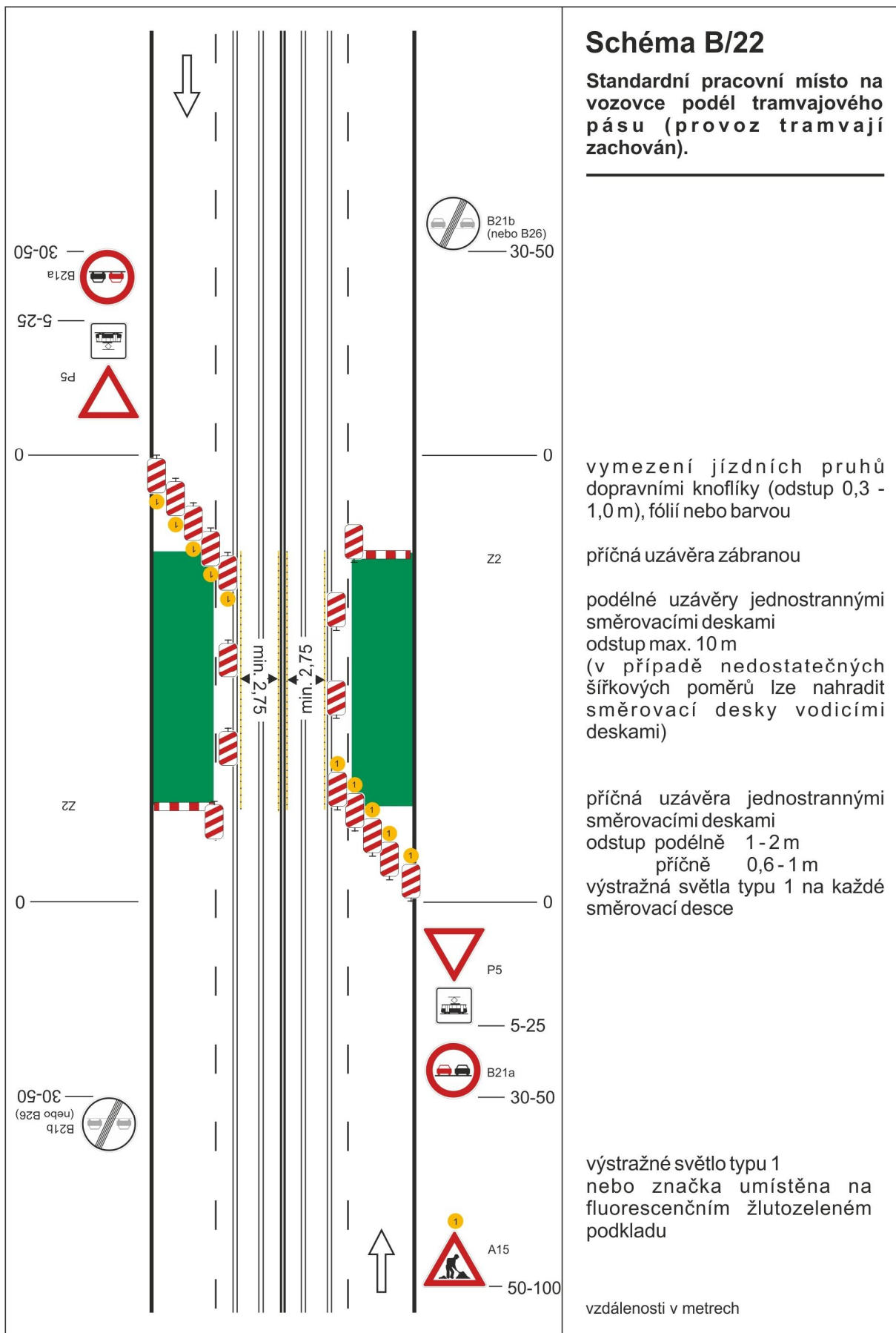
1) označení pracovního místa na
vozovce podle schémat B/1,
B/2, B/4 až B/6, B/8, B/9, B/12
až B/14.3

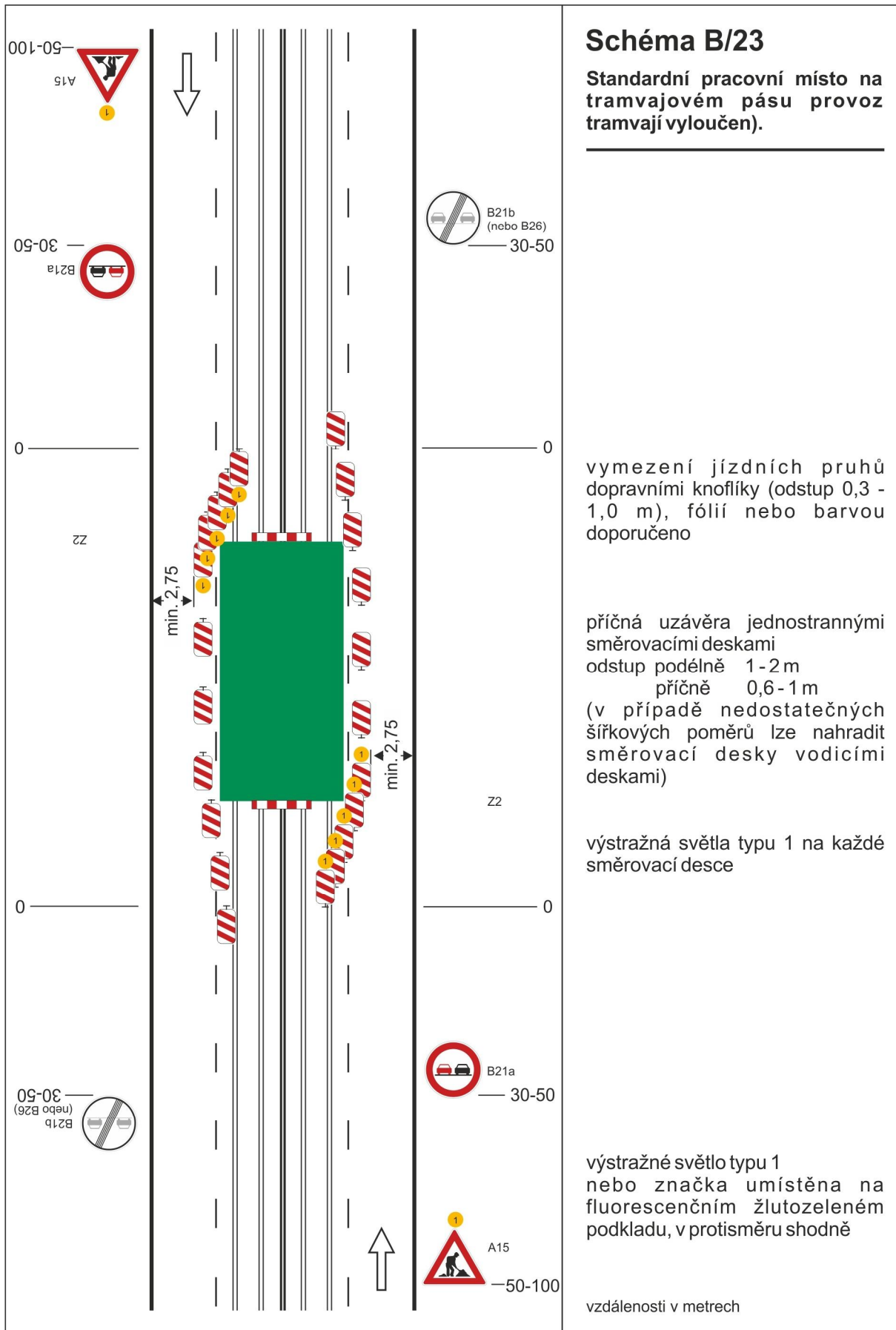


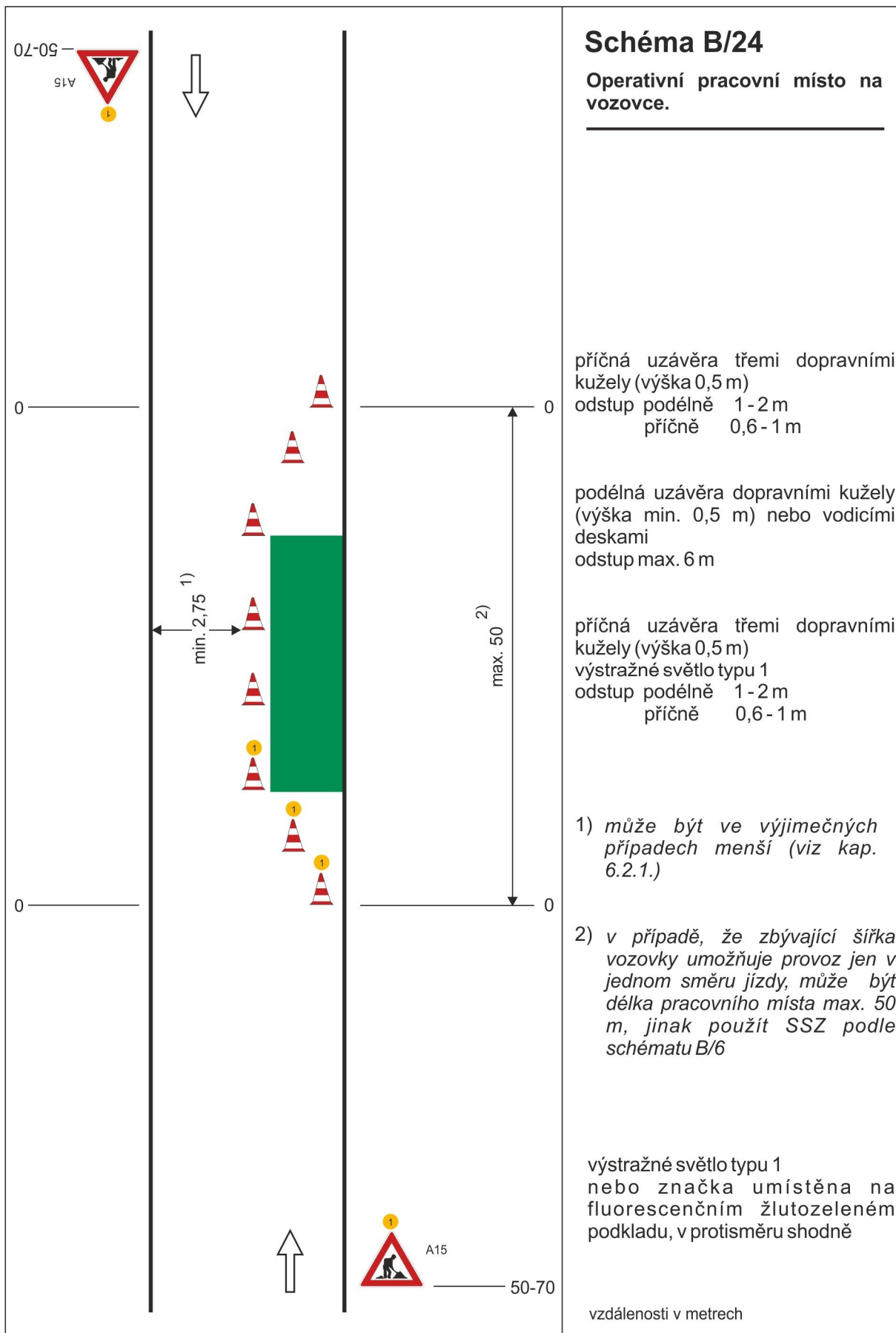


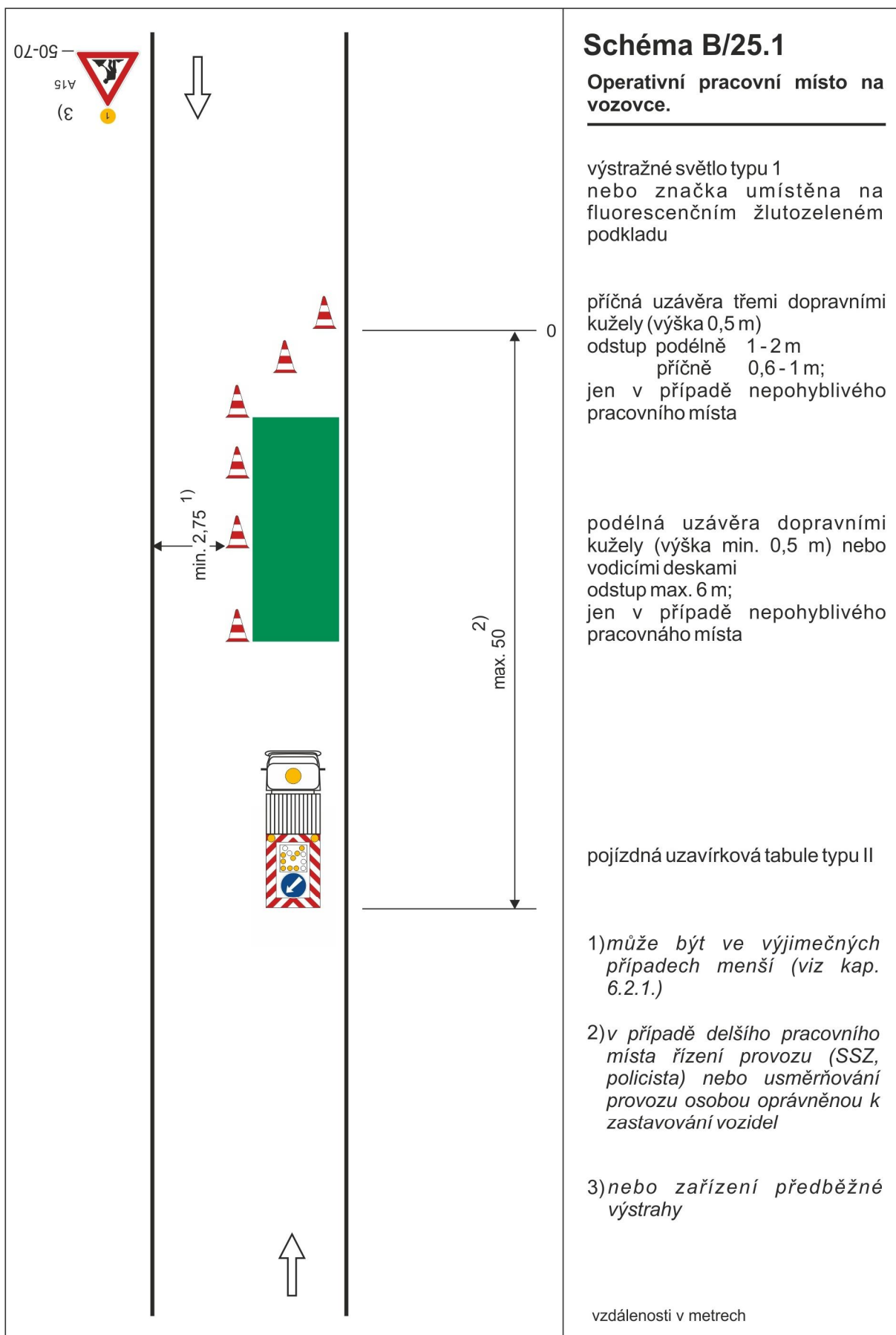


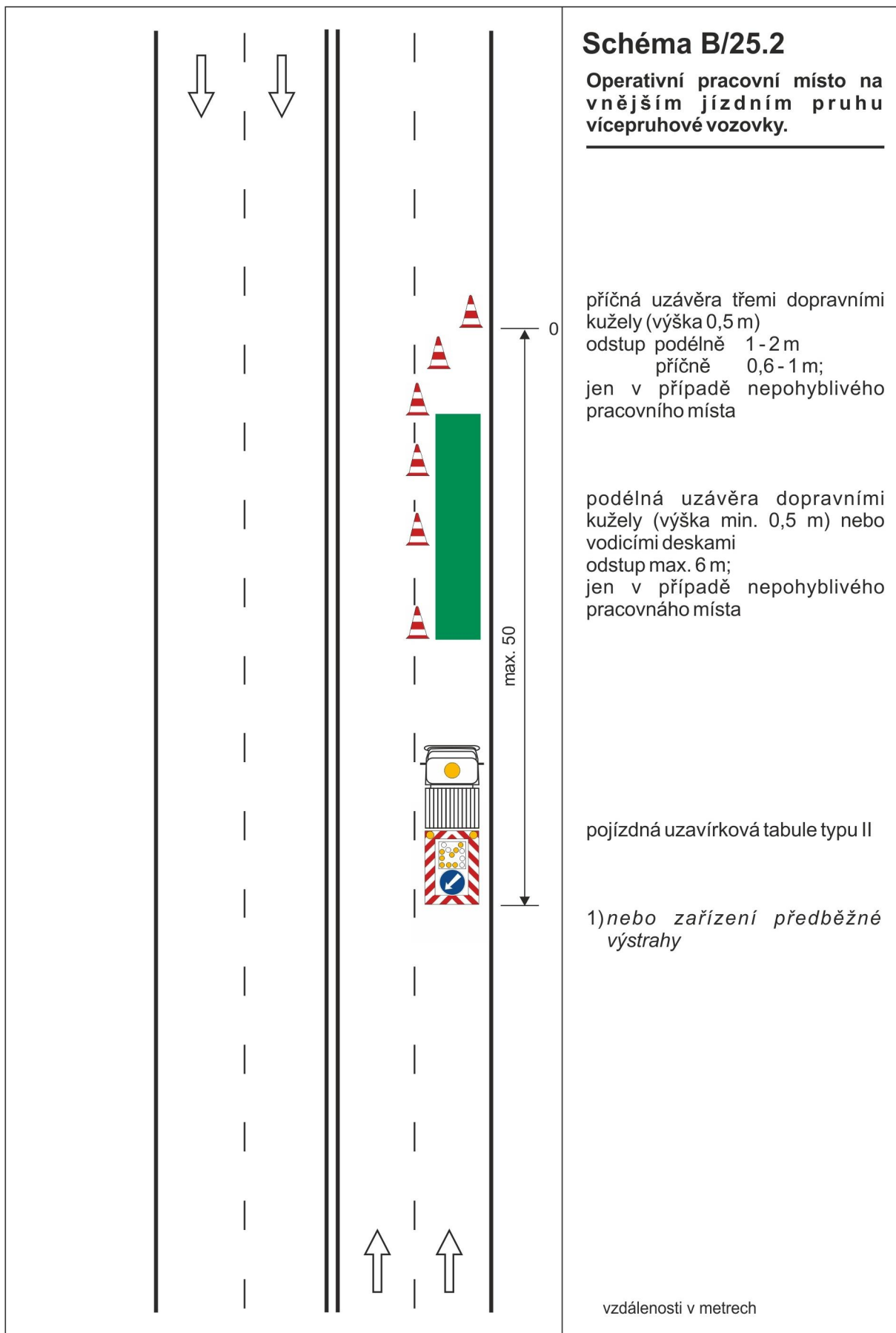


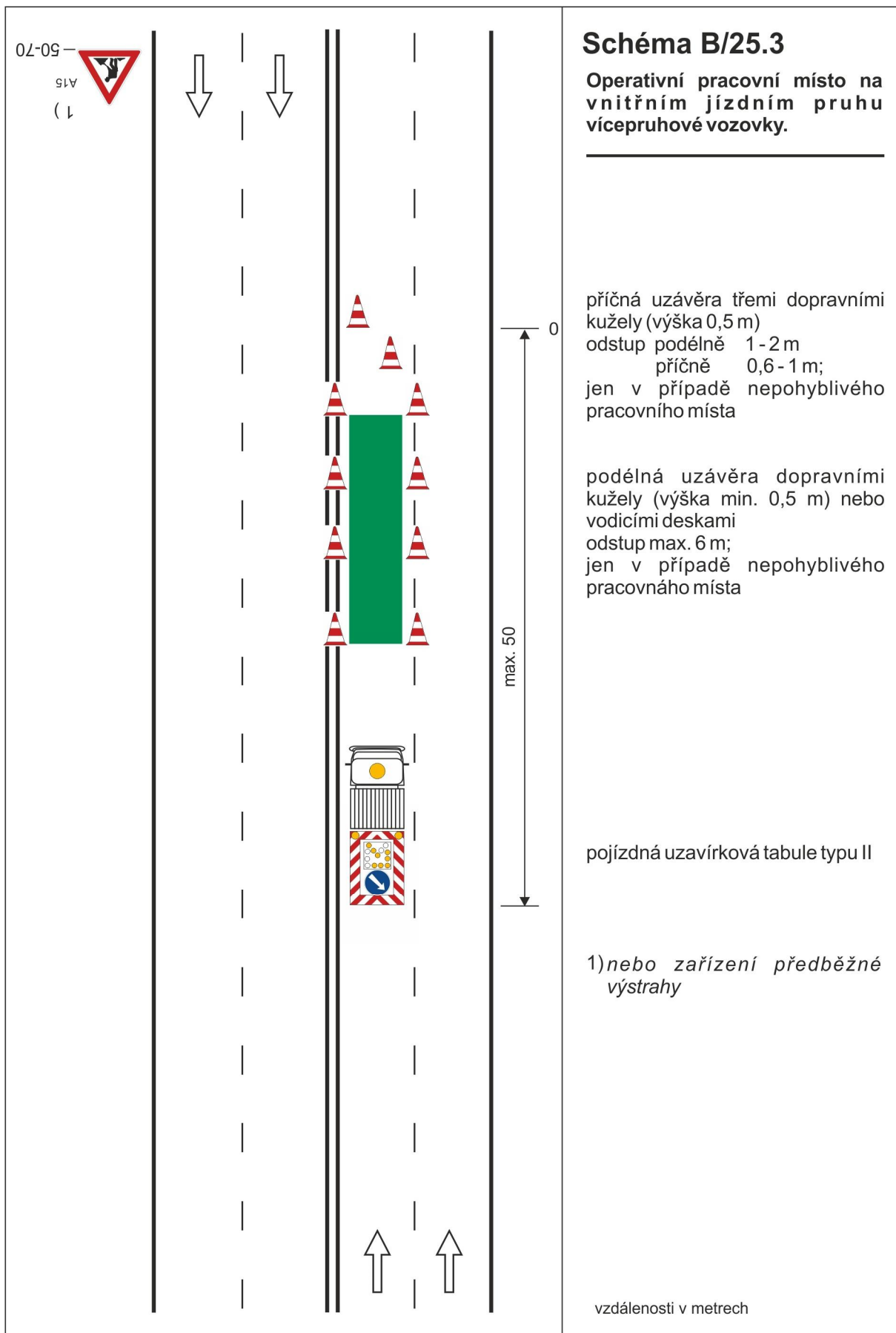


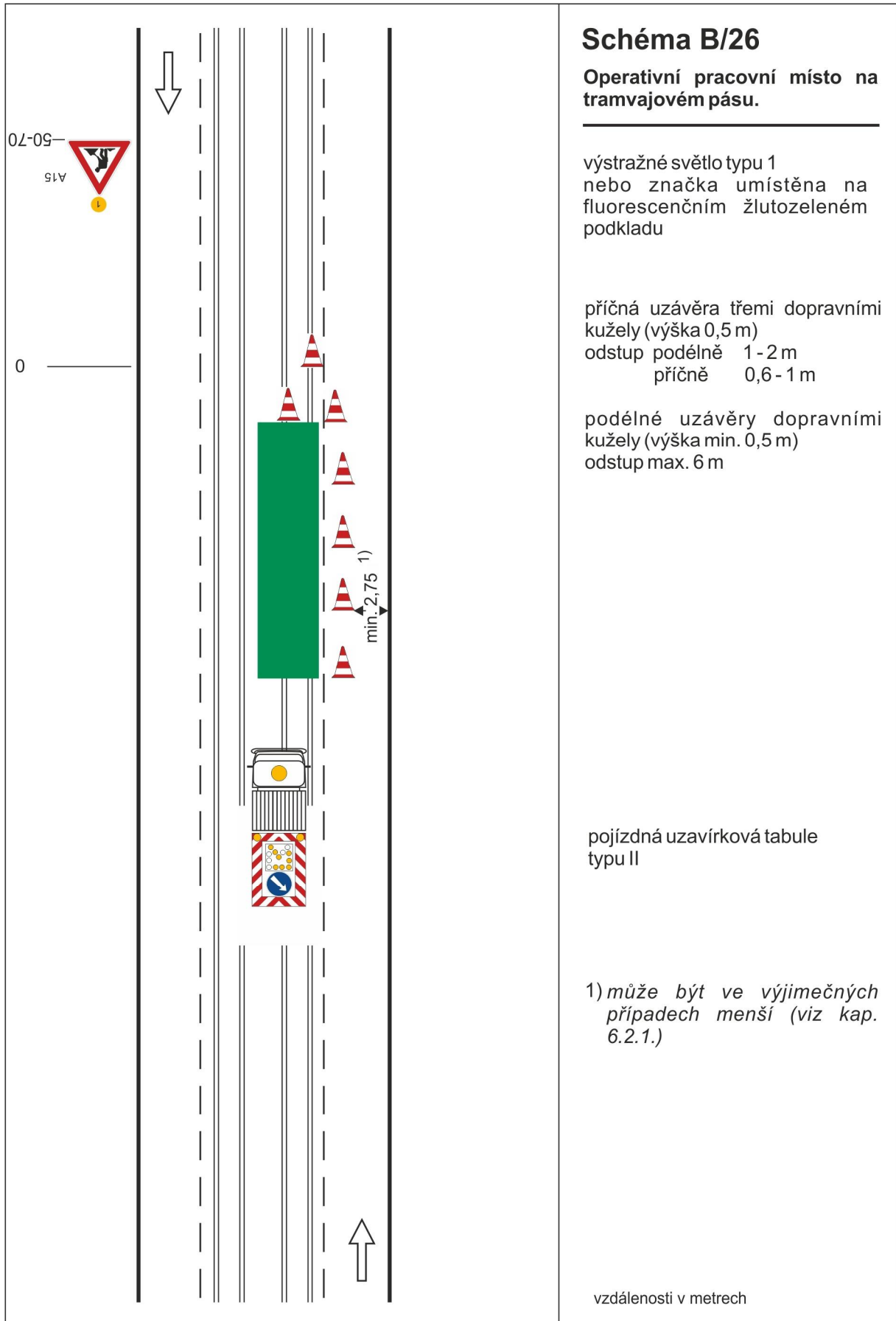




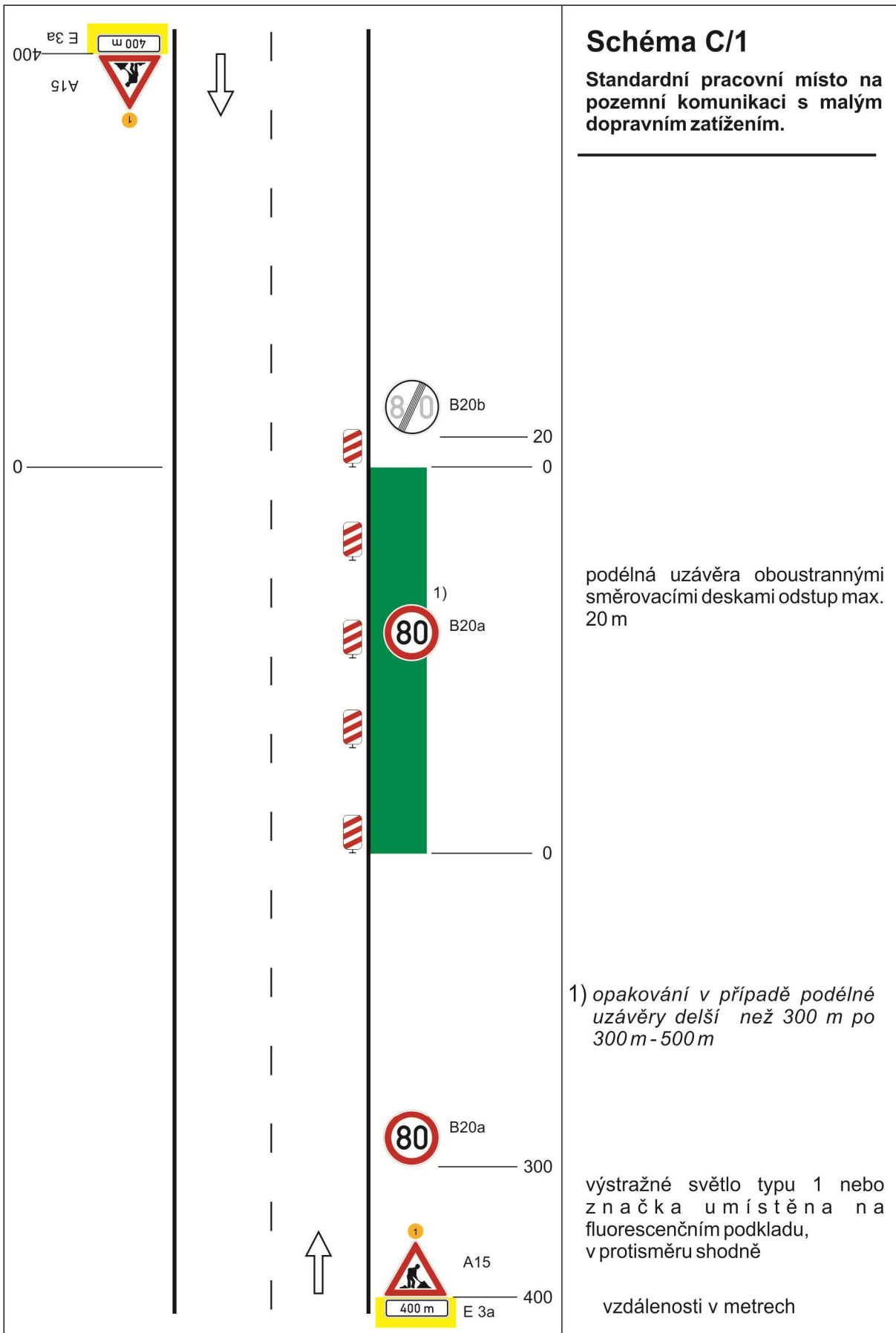


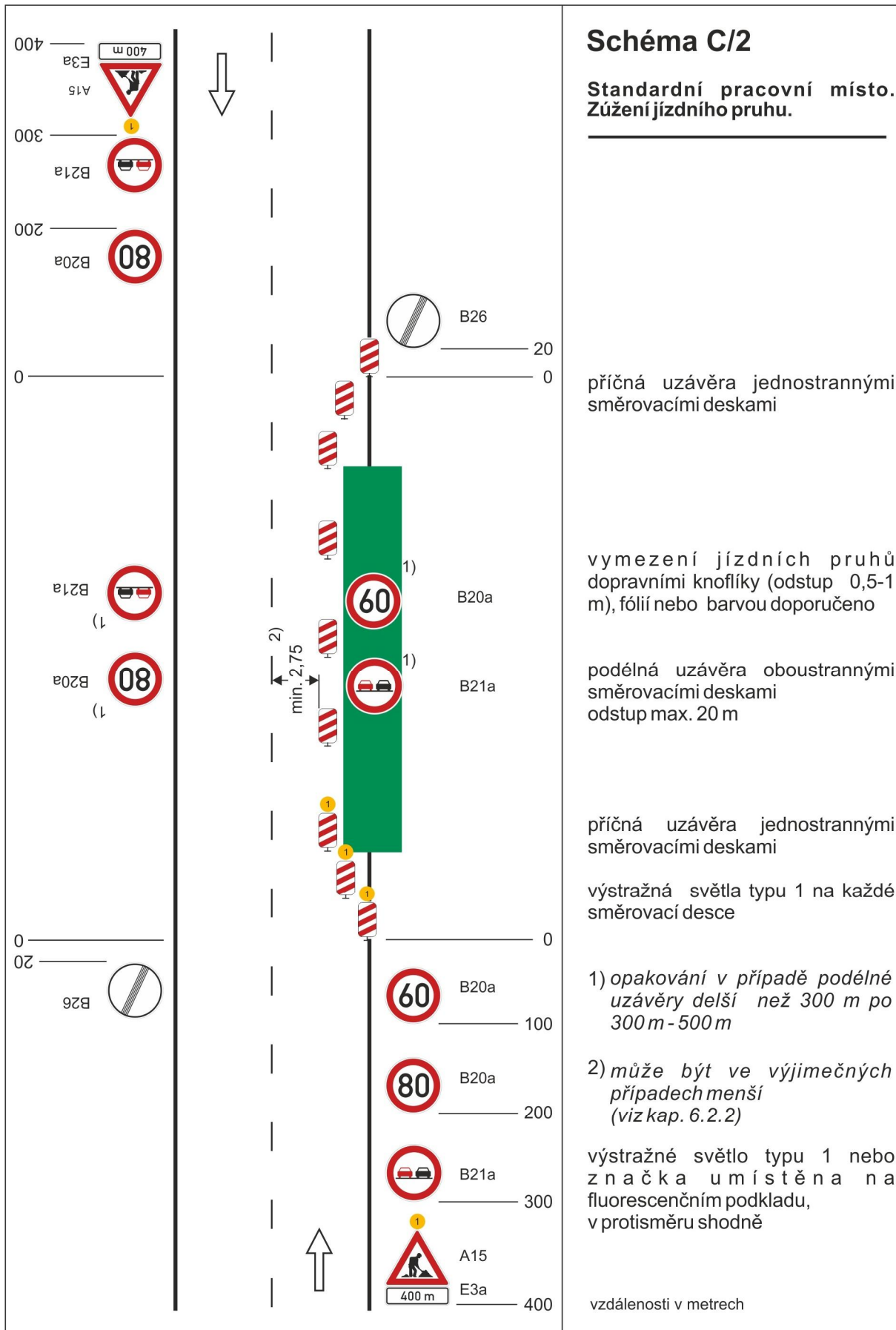


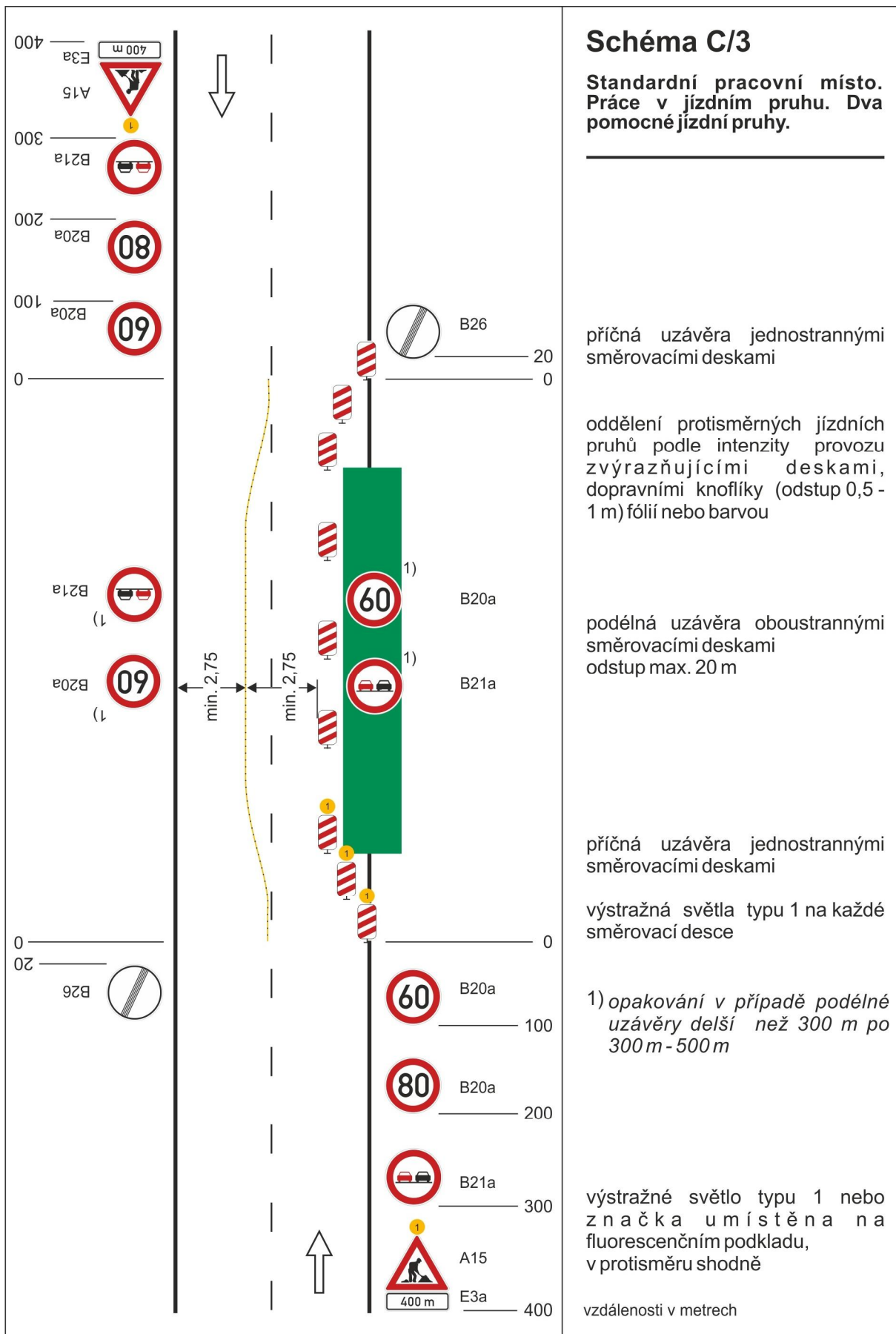


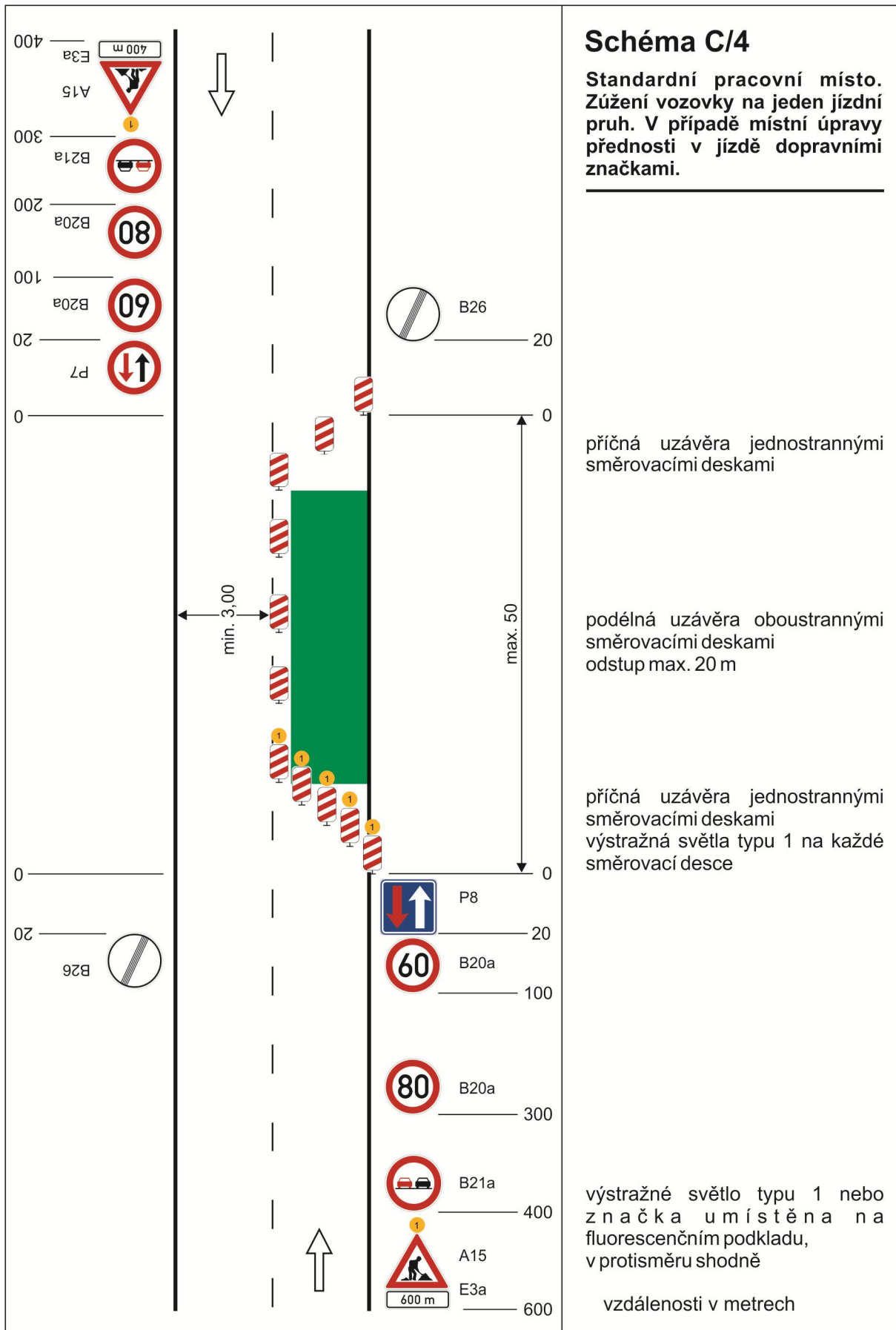


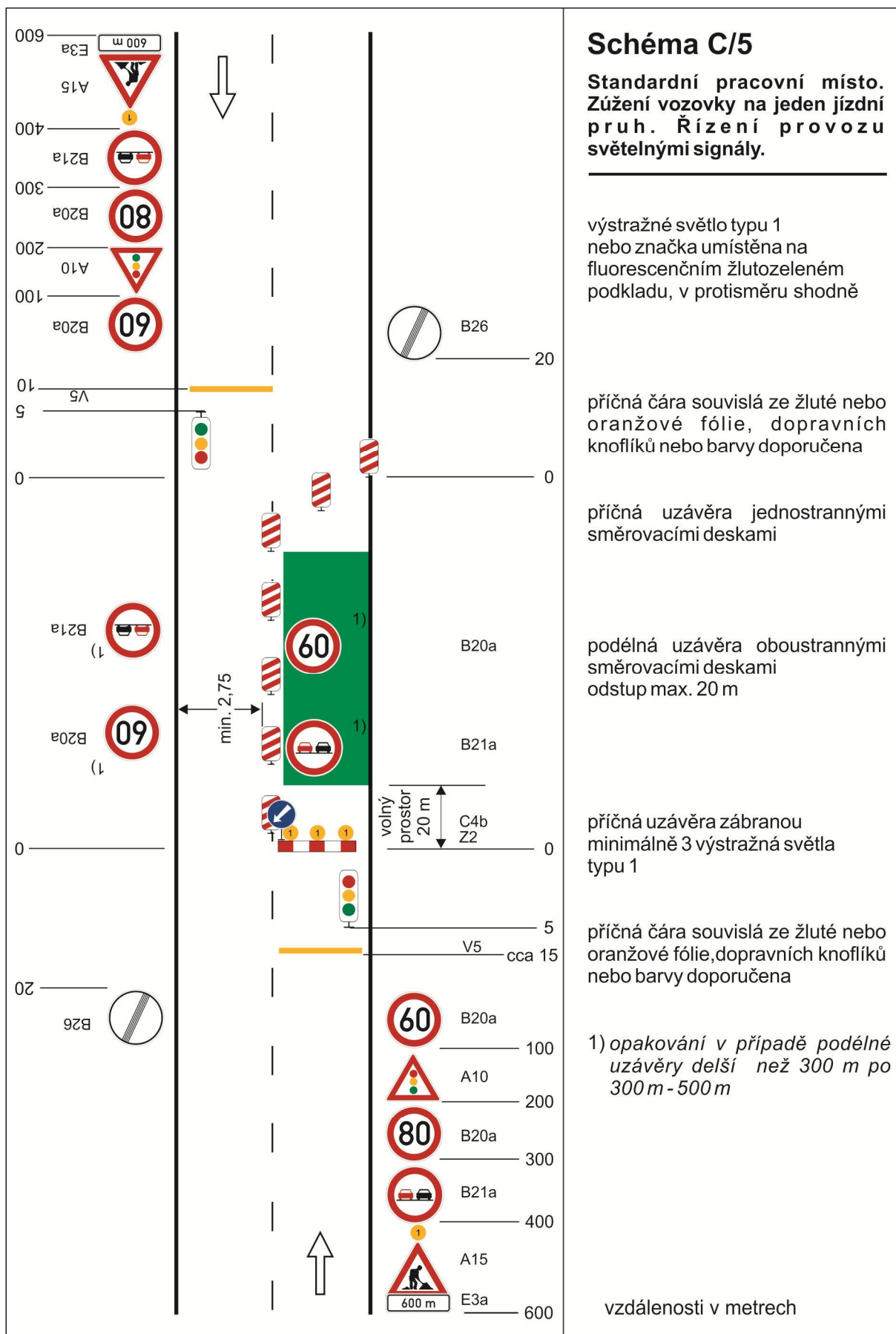
PRACOVNÍ MÍSTA MIMO OBEC ŘADA C

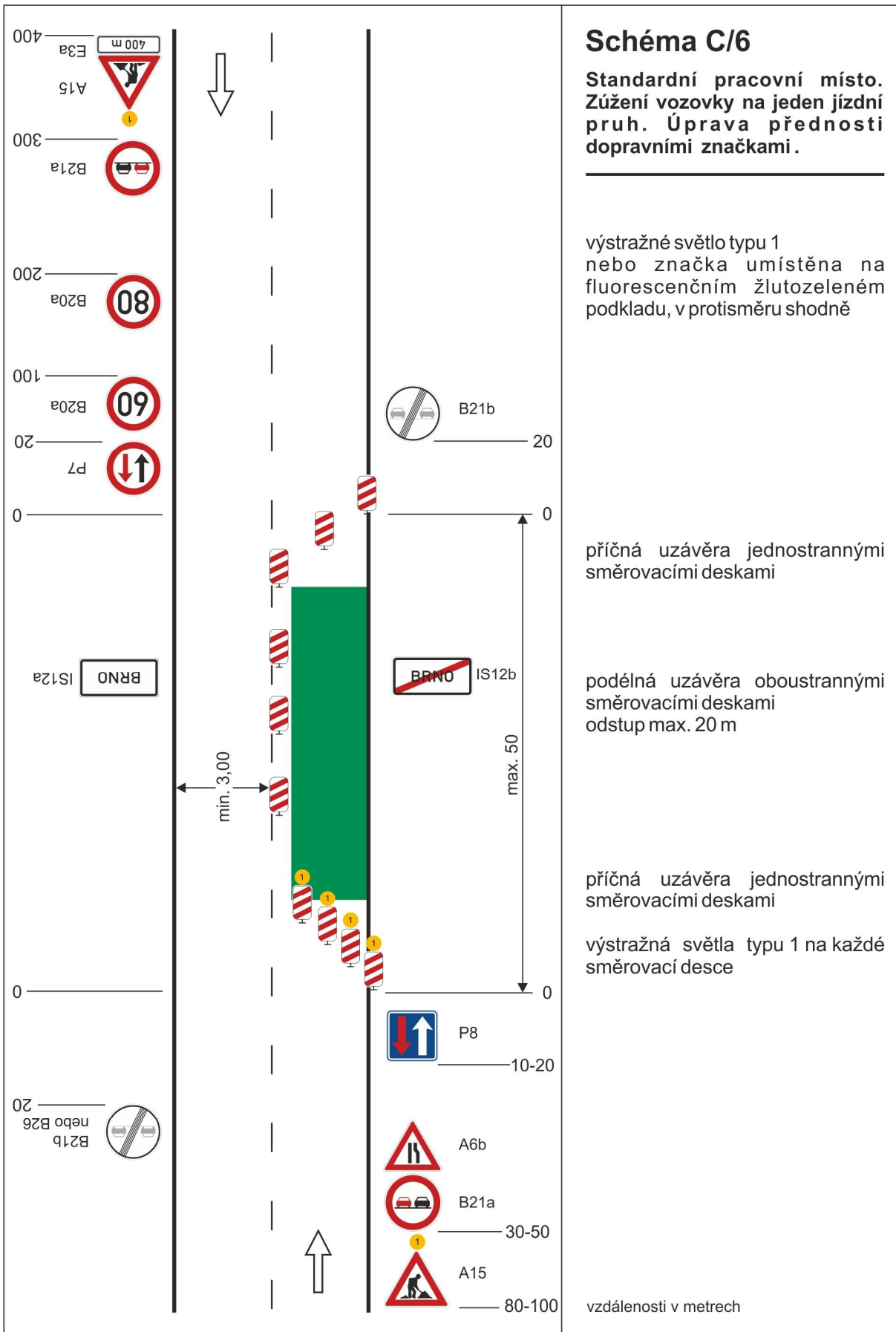


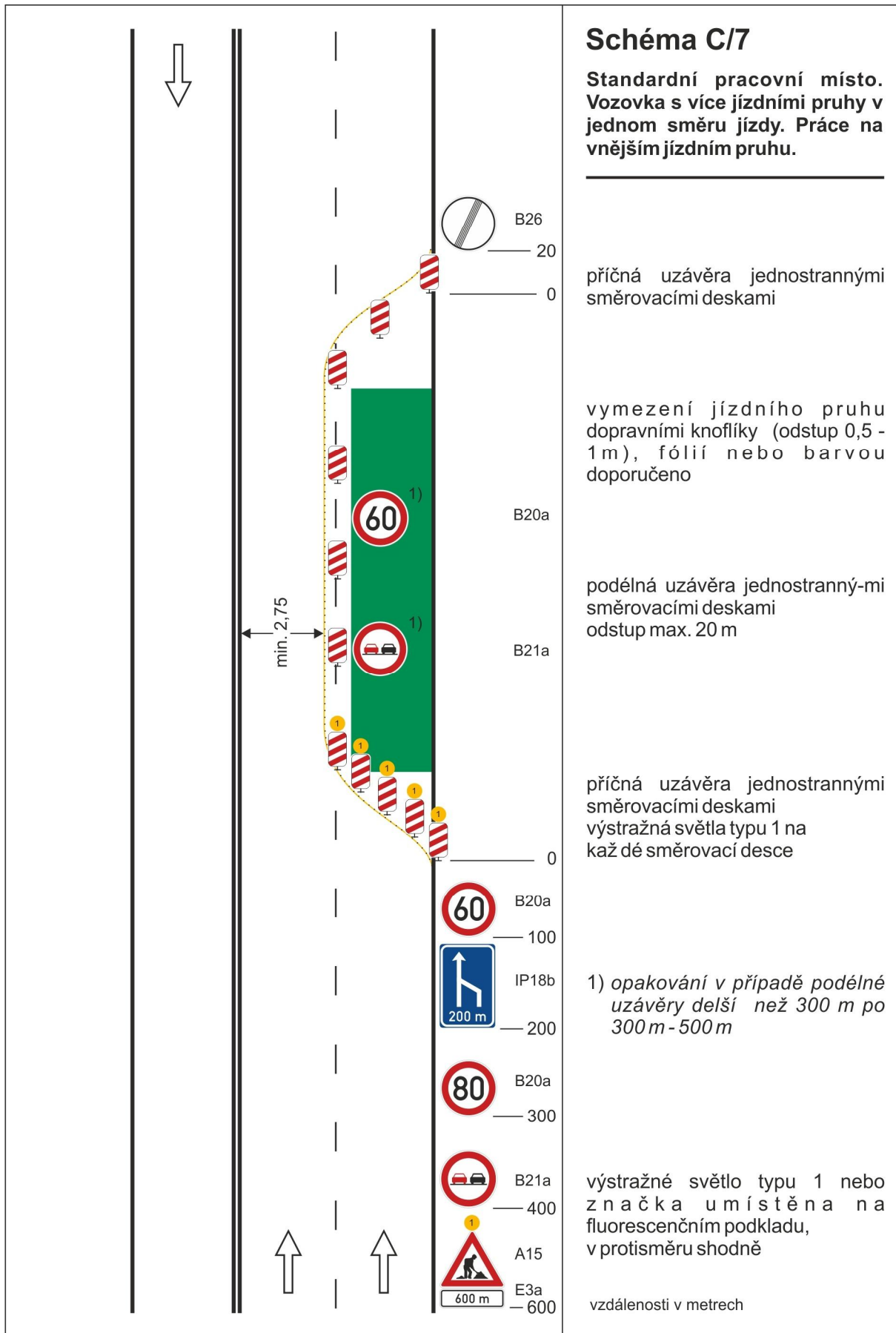


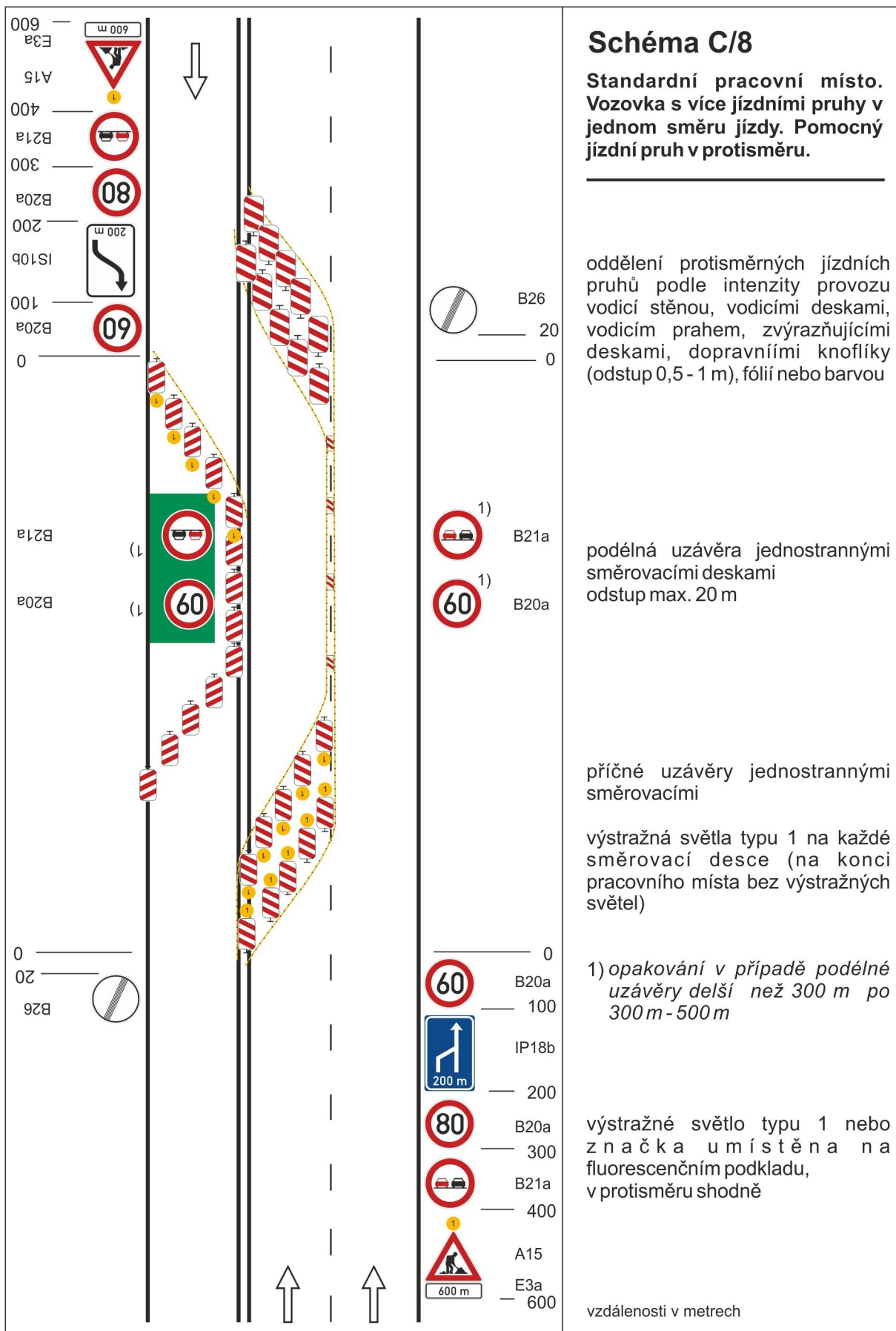












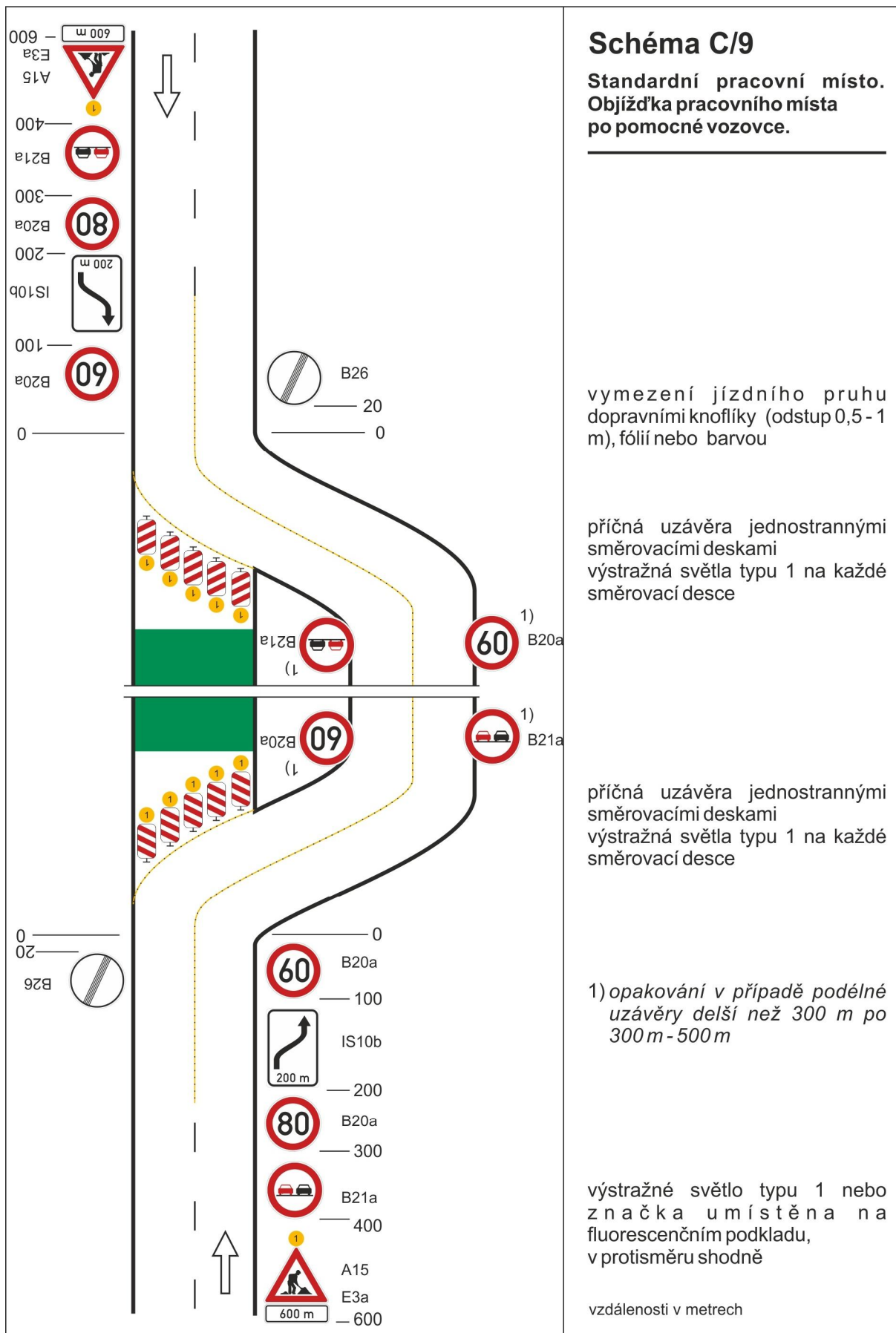


Schéma C/9

Standardní pracovní místo.
Objížďka pracovního místa
po pomocné vozovce.

vymezení jízdního pruhu
dopravními knoflíky (odstup 0,5-1
m), fólií nebo barvou

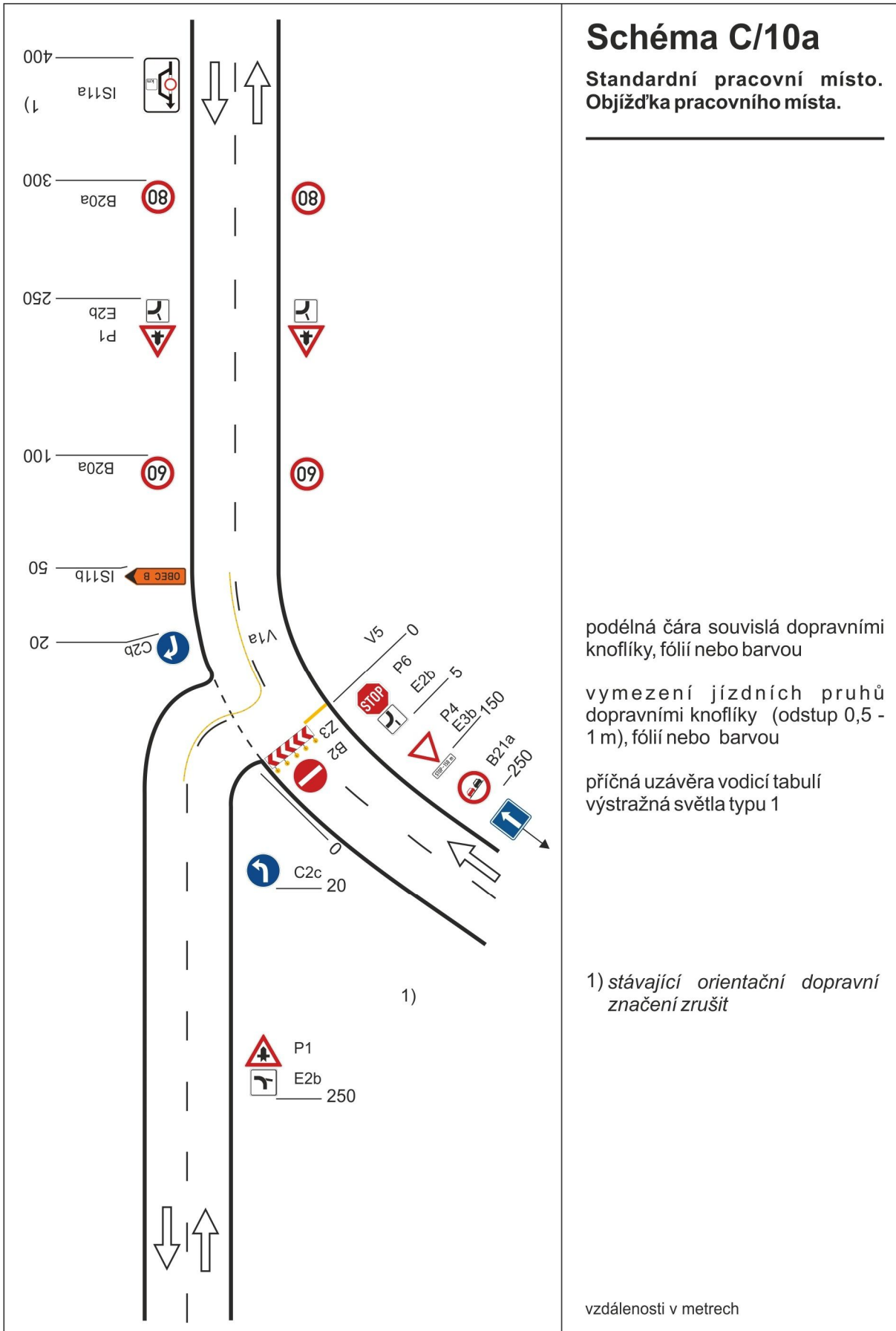
příčná uzávěra jednostrannými
směrovacími deskami
výstražná světla typu 1 na každé
směrovací desce

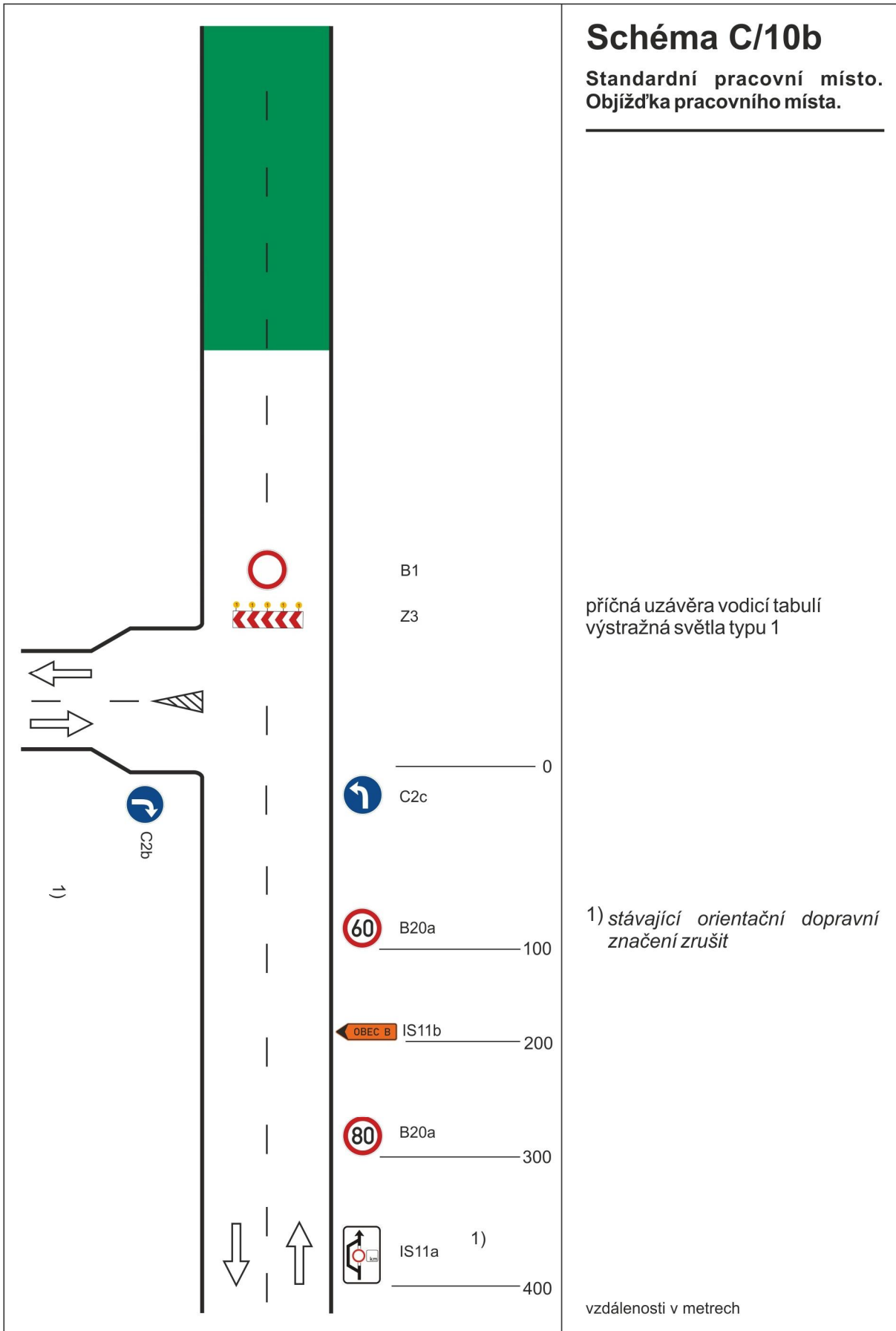
příčná uzávěra jednostrannými
směrovacími deskami
výstražná světla typu 1 na každé
směrovací desce

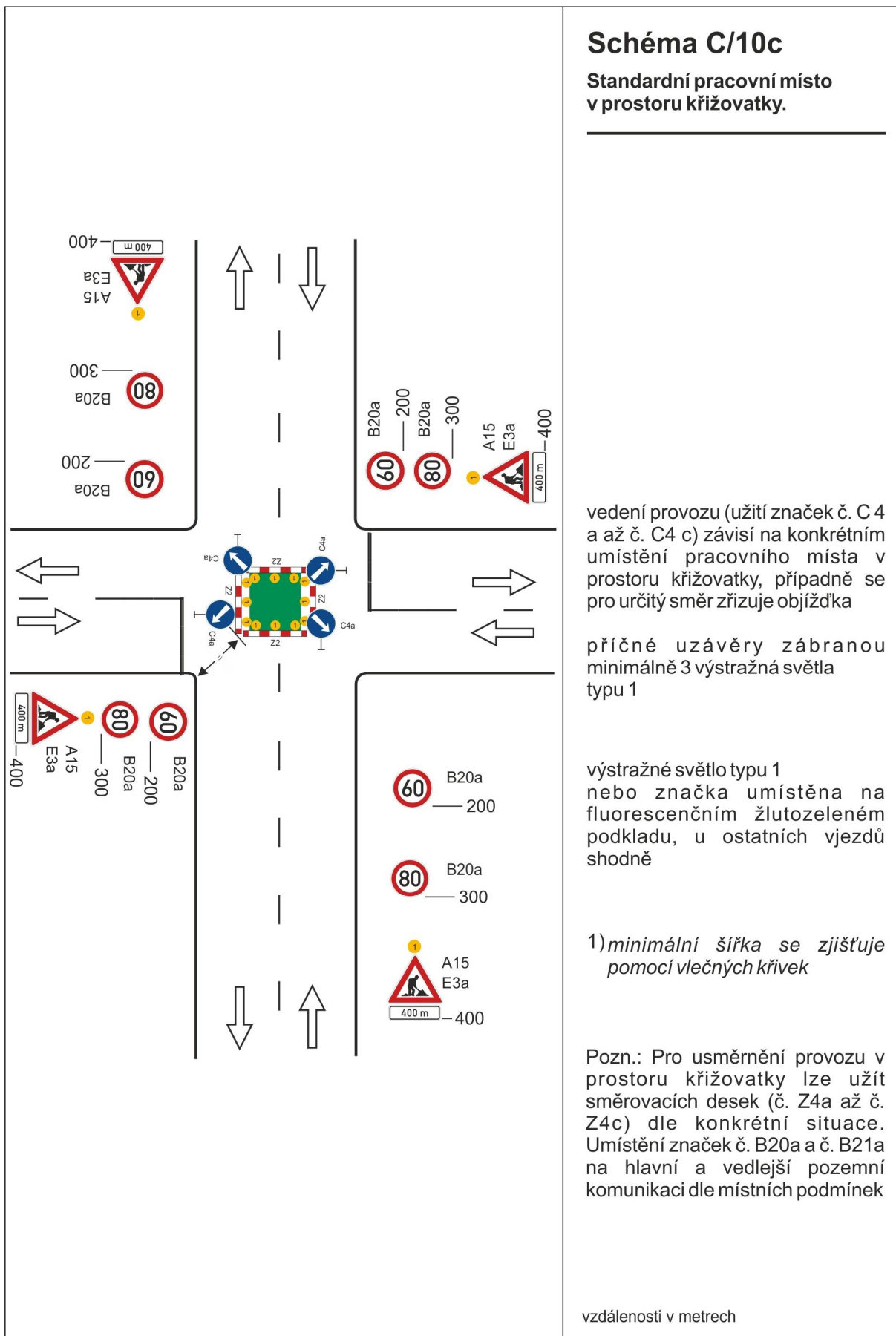
1) opakování v případě podélné
uzávěry delší než 300 m po
300 m - 500 m

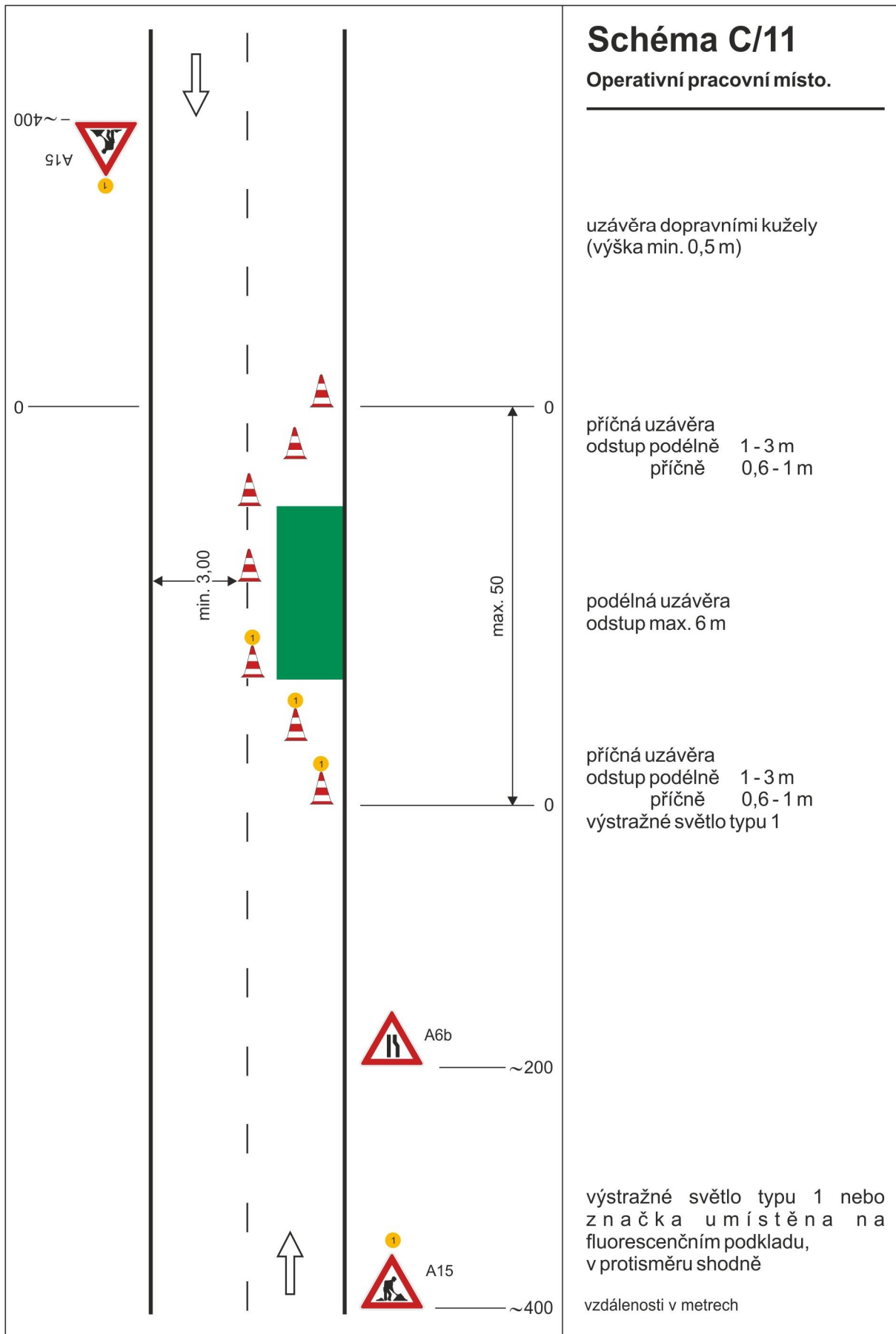
výstražné světlo typu 1 nebo
značka umístěna na
fluorescenčním podkladu,
v protisměru shodně

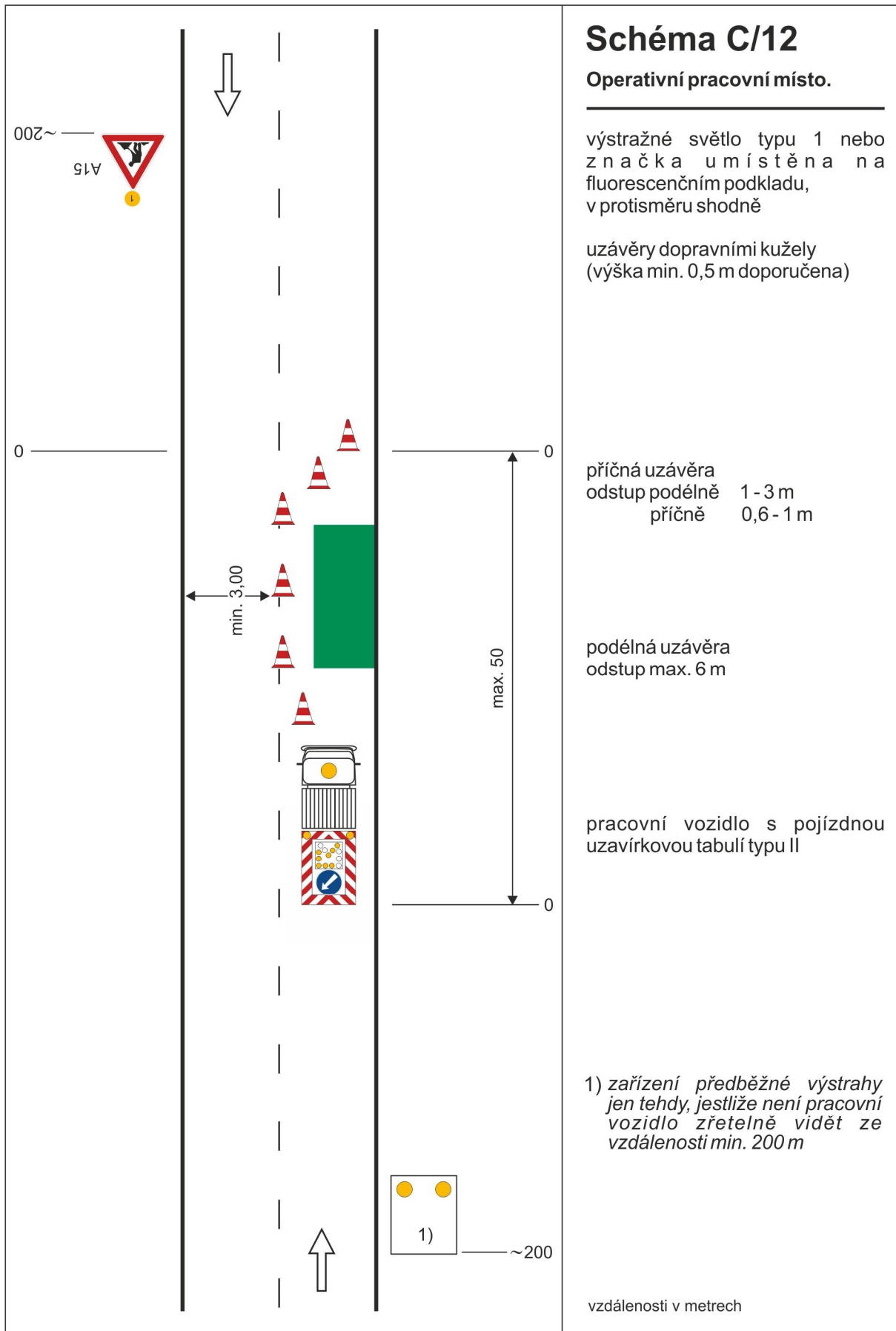
vzdálenosti v metrech

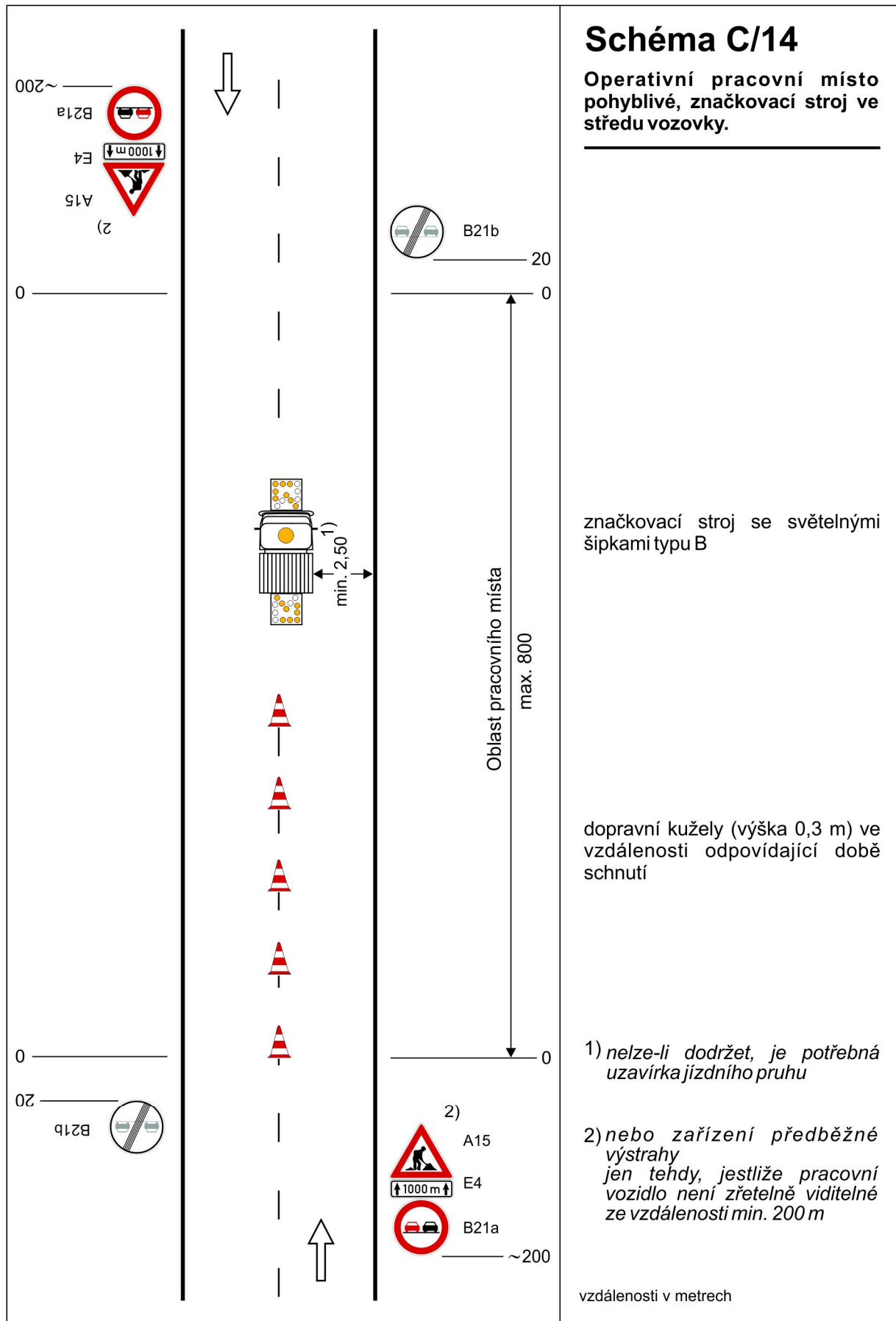












**PRACOVNÍ MÍSTA NA DÁLNICÍCH
A SILNICÍCH PRO MOTOROVÁ VOZIDLA
ŘADA D**

Poznámky ke schémátům řady D

Vzhledem ke zvýšenému množství nehod při označování pracovních míst na dálnicích, zavedení nových technologických postupů (Provozní směrnice) u Ředitelství silnic a dálnic a novým prvkům a poznatkům používaným v této oblasti se připravuje komplexní změna schémat pro pracovní místa na dálnicích a rychlostních silnicích. Proto jsou schémata řady D prozatím graficky ponechána beze změny a jejich platnost v těchto TP či případnou náhradu uvádí tabulka 3.

Ve všech příslušných schématech pro označení pracovních míst na dálnicích a rychlostních silnicích se použijí následující změny:

Délka příčných uzávěr

Ve standardních místech se délka příčných uzávěr mění takto:

Průběžné jízdní pruhy a pruhy pro pomalá vozidla – 10× Z 4 + světlo S 7 na délku 100 m

Zpevněné krajnice, odbočovací a připojovací pruhy – 5× Z 4 + světlo S 7 na délku 50 m

Boční odstup

Podélná uzávěra se umísťuje na hranu jízdního pruhu. Mezi podélnou uzávěrou a pracovištěm se ponechává boční odstup v šířce nejméně 1,0 m pro rychlost jízdy 80 km/h. Výjimečně lze boční odstup zmenšit na 0,5 m, v tom případě je nutné snížení rychlosti jízdy na 60 km/h.

Oddělení protisměrných pruhů

Jsou pouze dvě možnosti oddělení protisměrných jízdních pruhů – vodicími deskami Z 5 nebo dočasným svodidlem. Při oddělení vodicími deskami se provádí pod deskami pouze jedna podélná čára přechodného značení, podle místních podmínek se jedná o čáru V 1a nebo V 2a.

V místech s velkou intenzitou provozu, vysokým podílem nákladní dopravy, úzkými pruhy nebo neobvyklým směrovým vedením se protisměrné pruhy oddělují dočasným svodidlem.

Změna ve schématech D/11 až D/13 a D/15 až D/20

Po převedení jednoho či více jízdních pruhů na protisměrný pás se ve vzdálenosti 30 až 50 m za koncem přejezdu umístí značka B 20a. Teprve za ní se umístí značka IP 16 nebo IP 21 a jako poslední případně značka B 21a.

Rychlost na přejezdu SDP

Podle délky přejezdu SDP a počtu převáděných pruhů se doprava přes přejezd vede rychlostí 60 km/h nebo 80 km/h.

Změna vedení jízdních pruhů

Změna vedení jízdního pruhu se při vybočení v příčném řezu o šířku pruhu vyznačuje v délce 100 až 120 m. Při menším vybočení se vyznačí v přiměřeně kratší délce.

Nové předpisy pro bezpečnost práce

U operativních schémat je nutno dodržet ustanovení Provozních směrnic ŘSD.

Zvýraznění směrovacích desek

Směrovací desky se zvýrazňují světlem S 7. Zvýraznění žlutozeleným fluorescenčním podkladem se nepoužívá.

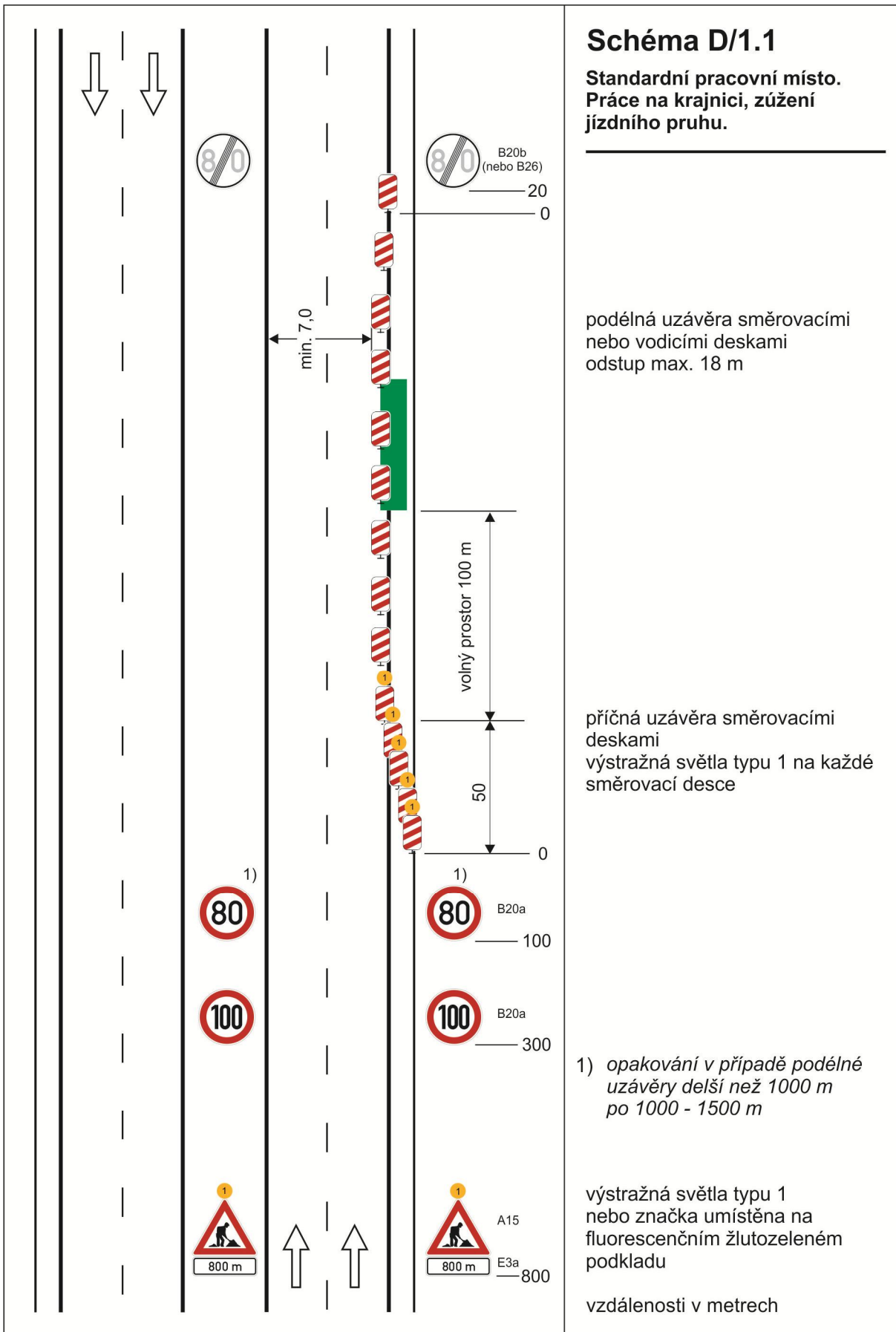
Řada schémat zde uvedených se ve stávající podobě na dálnicích a rychlostních silnicích již nepoužívá. Platná schémata jsou uvedena v příručce „Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, část 1 – volná trasa“ a na volných listech. Další doplňky a úpravy schémat na vybraných pracovních místech na dálnicích a rychlostních silnicích jsou uvedeny v dokumentu „D 1 modernizace, typová dopravně-inženýrská opatření, 2. vydání“ z února 2014. Všechny uvedené dokumenty jsou k dispozici na adrese <http://www.rsd.cz/Technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znacení>. Nutnost použití uvedených změn a doplňků určí provozní úsek ŘSD a MD.

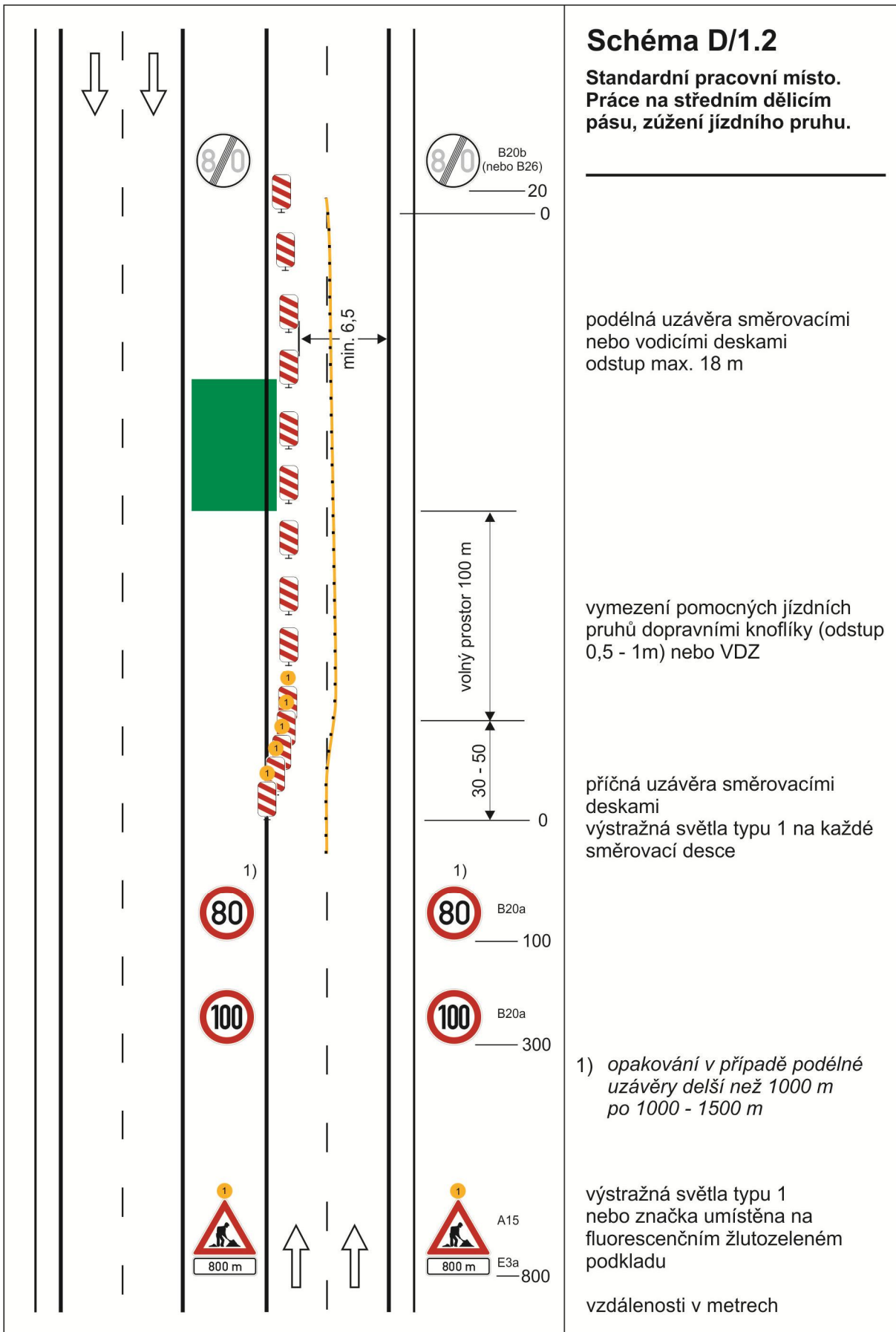
Všechna schémata lze přiměřeně použít i pro ostatní směrově rozdělené pozemní komunikace.

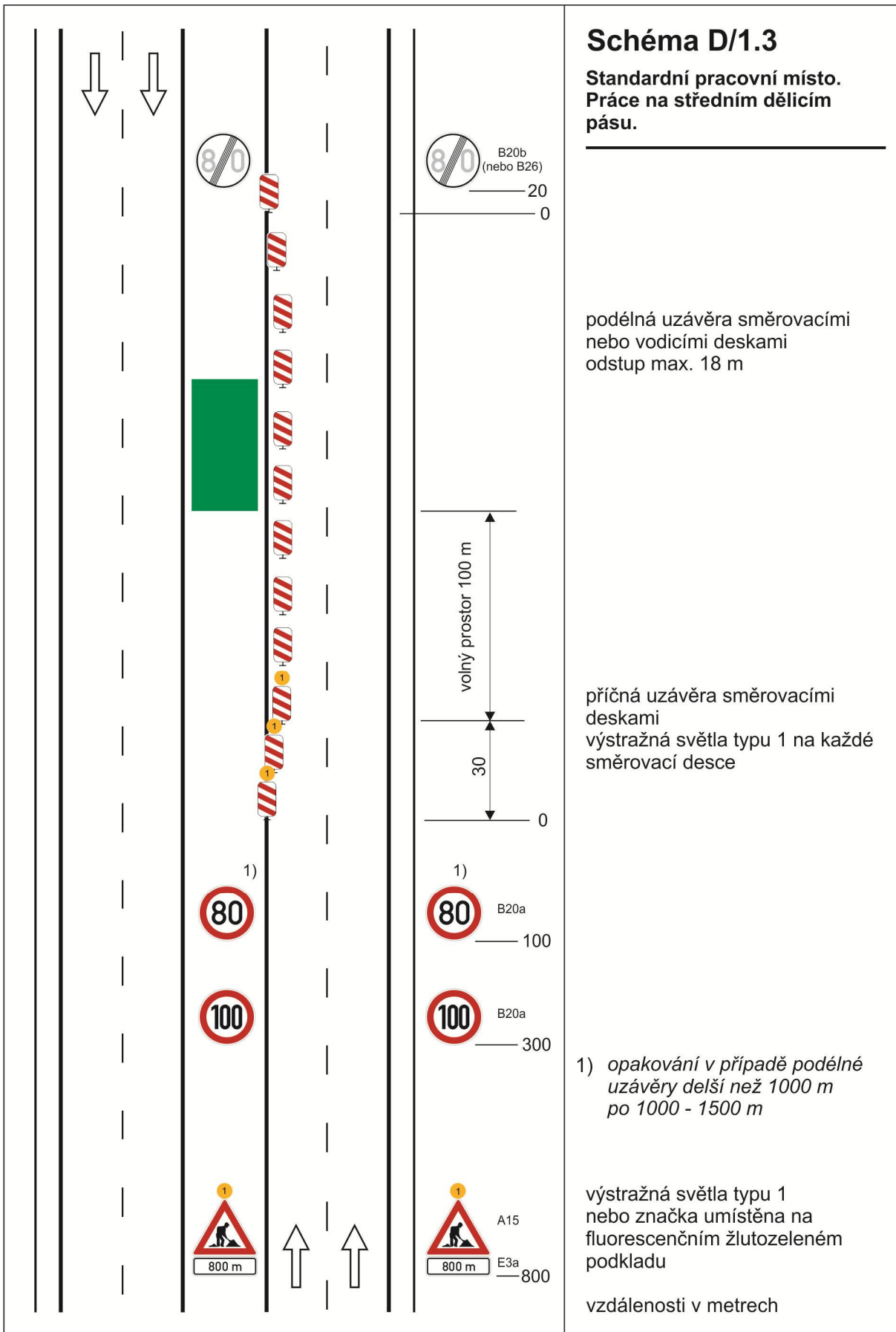
Tabulka 3 – Platnost schémat pro označení pracovních míst na dálnicích a rychlostních silnicích

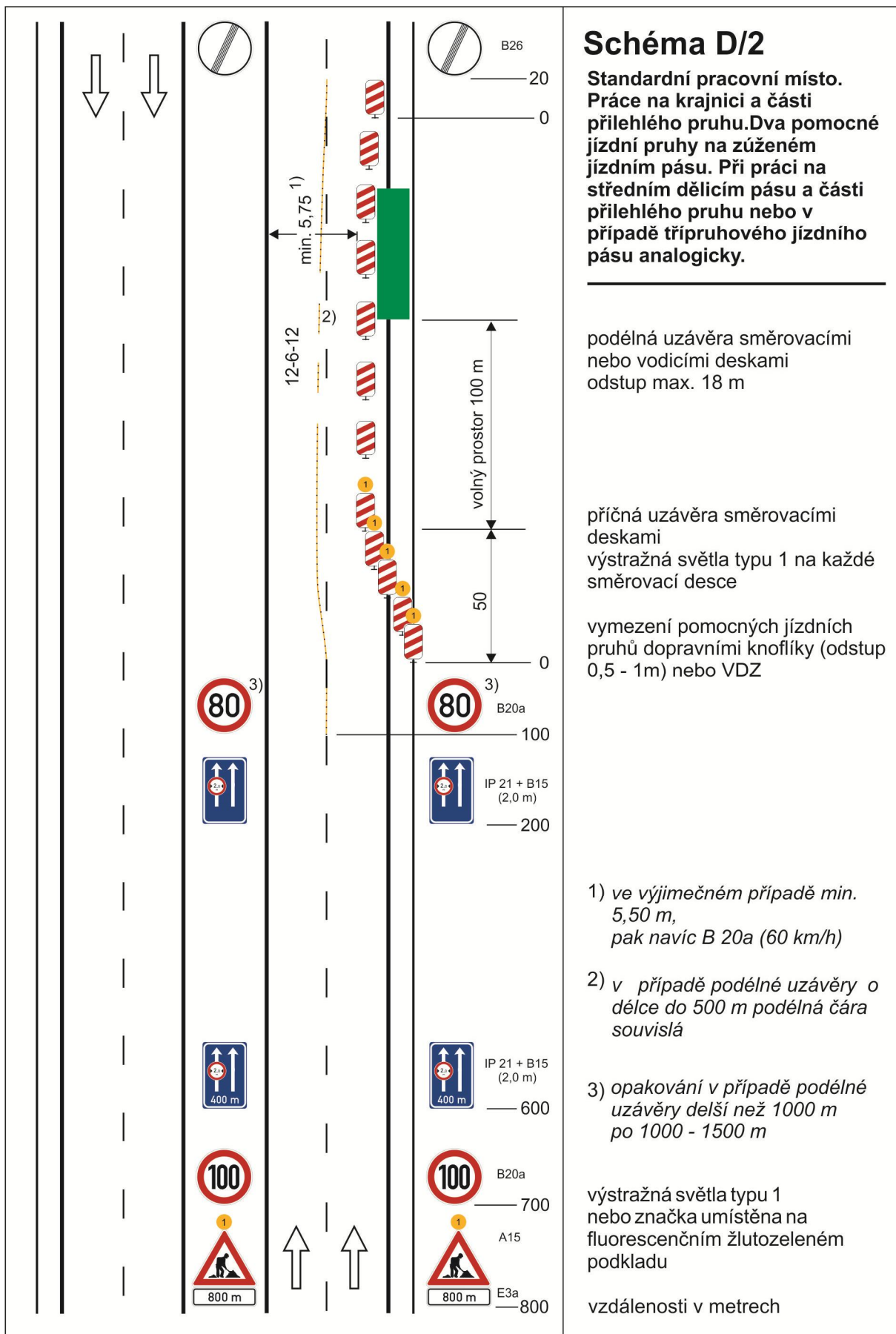
Schéma	Druh pracovního místa	Popis pracovního místa	Kde je platné schéma obsaženo
D/1.1	standardní	práce na krajnici; zúžení jízdního pruhu	Příručka, část 1
D/1.2	standardní	práce ve středním dělicím pásu; zúžení jízdního pruhu	Příručka, část 1
D/1.3	standardní	práce ve středním dělicím pásu; bez zúžení jízdního pruhu	nepoužívá se
D/1.3–n	standardní	práce ve středním dělicím pásu; bez zúžení jízdního pruhu	Příručka, část 1
D/1.4	standardní	práce na krajnici; bez zúžení jízdního pruhu	Příručka, část 1
D/1.5	standardní	bodová závada ve středním dělicím pásu; bez zúžení jízdního pruhu	Příručka, část 1
D/1.6	standardní	bodová závada na nezpevněné krajnici; bez zúžení jízdního pruhu	Příručka, část 1
D/2	standardní	práce na krajnici a části přilehlého pruhu; dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu	Příručka, část 1
D/2.1	standardní	práce ve středním dělicím pásu a části přilehlého pruhu; dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu	Příručka, část 1
D/3	standardní	práce na krajnici a přilehlém pruhu; jeden pomocný jízdní pruh na zúženém pásu	Příručka, část 1
D/3.1	standardní	práce na krajnici a přilehlém pruhu; jeden pomocný jízdní pruh na zúženém pásu	Příručka, část 1
D/3.2	standardní	práce ve středním dělicím pásu a přilehlém pruhu; jeden pomocný jízdní pruh na zúženém pásu	Příručka, část 1
D/4	standardní	práce ve středním dělicím pásu a přilehlém pruhu; dva pomocné jízdní pruhy s využitím zpevněné krajnice	TP 66
D/5	standardní	práce na krajnici a přilehlém pruhu; tři pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu	TP 66
D/6	standardní	práce na krajnici a přilehlém pruhu; dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu	TP 66
D/7	standardní	práce na krajnici a přilehlých pruzích; jeden jízdní pruh na zúženém pásu	TP 66
D/8	standardní	práce ve středním dělicím pásu a přilehlých pruzích; dva pomocné jízdní pruhy s využitím zpevněné krajnice	TP 66
D/9	standardní	Vedení provozu v prostoru připojovací větve křižovatky, vjezdy	TP 66
D/10	standardní	Vedení provozu v prostoru odbočovací větve křižovatky, výjezd – jeden jízdní pruh na zúženém jízdním pásu	TP 66
D/11	standardní	Dva jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, 1+1	TP 66
D/12	standardní	Tři pomocné jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, 2+1	TP 66
D/13	standardní	Tři pomocné jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, 1+2	TP 66
D/14	standardní	Převedení provozu z dálnice na jinou PK nebo ukončení dálnice	TP 66
D/15	standardní	Tři pomocné jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, jeden (pomocný) jízdní pruh na zúženém jízdním pásu, 2+1+1	TP 66
D/16	standardní	Čtyři pomocné jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, čtyřpruh	TP 66
D/17	standardní	Čtyři pomocné jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, šestipruh	TP 66
D/18	standardní	Čtyři pomocné jízdní pruhy na protisměrném jízdním pásu, dva (pomocné) jízdní pruhy na zúženém jízdním pásu, šestipruh	TP 66
D/19	standardní	Pět pomocných jízdních pruhů na protisměrném jízdním pásu	TP 66
D/20	standardní	Pět pomocných jízdních pruhů na protisměrném jízdním pásu, jeden (pomocný) jízdní pruh na zúženém jízdním pásu	TP 66
D/21.1	operativní, nouze	práce na vnějším jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/21.2	operativní, nouze	práce na vnitřním jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/22.1	operativní, nouze	práce na vnějším jízdním pruhu	Příručka, část 1

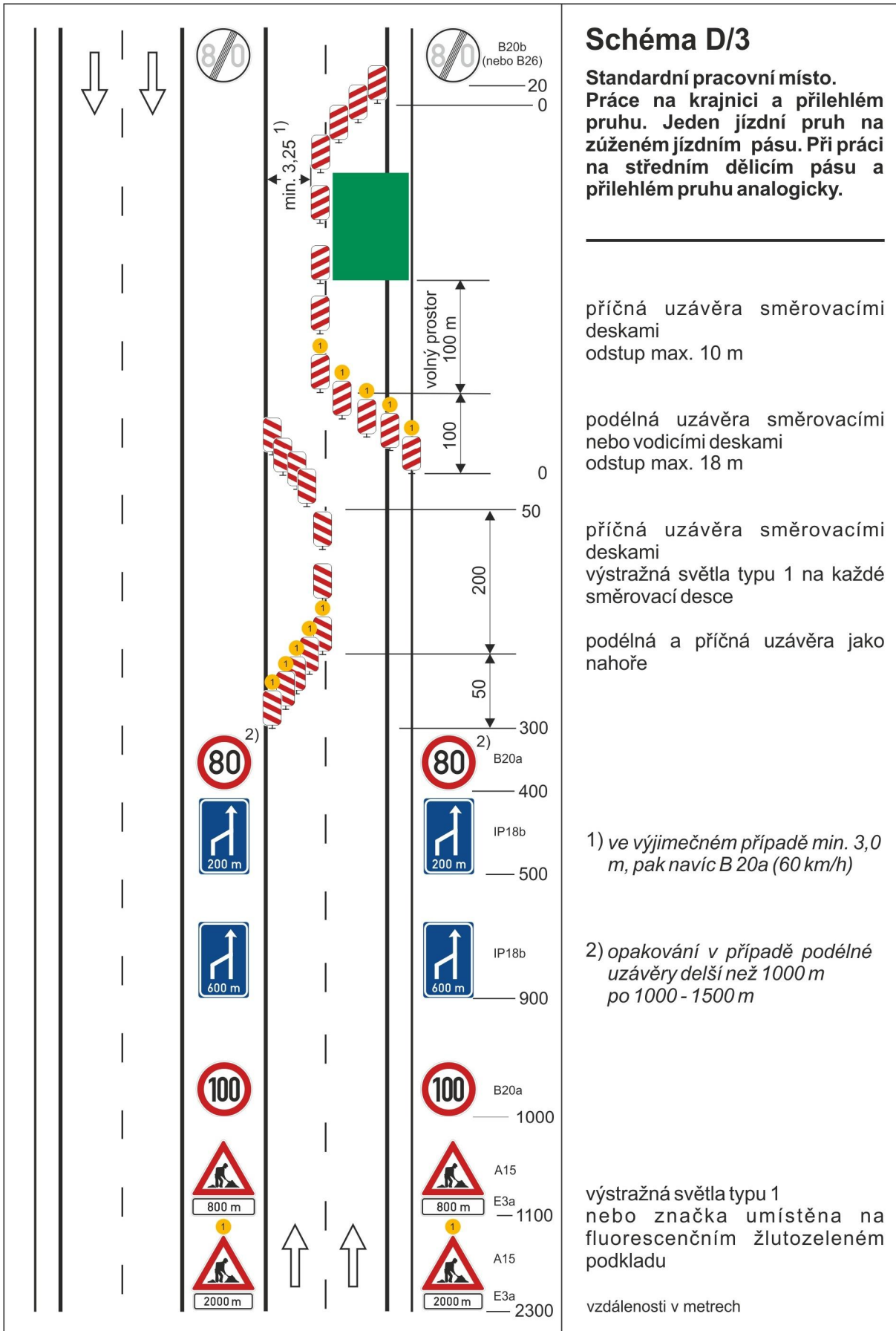
D/22.2	operativní, nouze	práce na vnitřním jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/23	operativní	práce na vnějším jízdním pruhu	nepoužívá se
D/23–n	operativní	práce na vnějším jízdním pruhu	volný list
D/23.1–n	operativní	práce na vnějším jízdním pruhu; dlouhé pracovní místo	Příručka, část 1
D/24	operativní	práce na vnitřním jízdním pruhu	nepoužívá se
D/24–n	operativní	práce na vnitřním jízdním pruhu	volný list
D/24.1–n	operativní	práce na vnitřním jízdním pruhu; provoz na vnějším pruhu a na zpevněné krajnici	Příručka, část 1
D/24.2–n	operativní	práce na vnitřním a středním jízdním pruhu; provoz na vnějším pruhu a na zpevněné krajnici	Příručka, část 1
D/25	operativní, nouze	práce na vnějším a středním jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/26	operativní	práce na vnějším a středním jízdním pruhu	nepoužívá se
D/26–n	operativní	práce na vnějším a středním jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/26.1–n	operativní	práce na vnitřním a středním jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/27	operativní	práce na krajnici	Příručka, část 1
D/27–n	operativní	práce na krajnici	Příručka, část 1
D/28.1	operativní	práce na krajnici	Příručka, část 1
D/28.1–n	operativní	práce na krajnici	Příručka, část 1
D/28.2	operativní	práce na přídatném jízdním pruhu	nepoužívá se
D/28.2–n	operativní	práce na přídatném jízdním pruhu	Příručka, část 1
D/29.1	operativní, překážka	uzavření zpevněné krajnice	Příručka, část 1
D/29.2	operativní, překážka	uzavření přídatného pruhu nebo úzké zpevněné krajnice	Příručka, část 1
D/30	operativní, policie	uzavření vnitřního jízdního pruhu nebo celého jízdního pásu, kontrola vozidel	Příručka, část 1
D/31	operativní	krátkodobé uzavření provozu na celém jízdním pásu	Příručka, část 1
D/32	operativní, policie	uzavření vnitřního jízdního pruhu nebo celého jízdního pásu, kontrola a případně odklon vozidel	Příručka, část 1
D/33a	operativní, nouze	nouzové převedení jízdního pásu na protisměrný jízdni pás	Příručka, část 1
D/33b	operativní, nouze	nouzové převedení jízdního pásu na protisměrný jízdni pás	Příručka, část 1
D/36.1	operativní	práce na vnitřním jízdním pruhu v tunelu	Příručka, část 2
D/36.2	operativní	práce na vnějším jízdním pruhu v tunelu	Příručka, část 2
D/39.1	standardní	Uzavření křižovatky	volný list
D/39.2	standardní	Uzavření křižovatky	volný list
D/39.3	standardní	Uzavření křižovatky, objízdné trasy	volný list
D/39.4	standardní	Uzavření křižovatky, Uzavření nájezdu na dálnici	volný list
D/41.1	operativní	nouzové uzavření dálnice	Příručka, část 1
D/41.2	operativní	nouzové uzavření dálnice	Příručka, část 1
D/42.1	operativní	Práce na vnitřním jízdním pruhu, v uzavírce 2+2	volný list
D/42.2	operativní	Práce na vnějším jízdním pruhu, v uzavírce 2+2	volný list











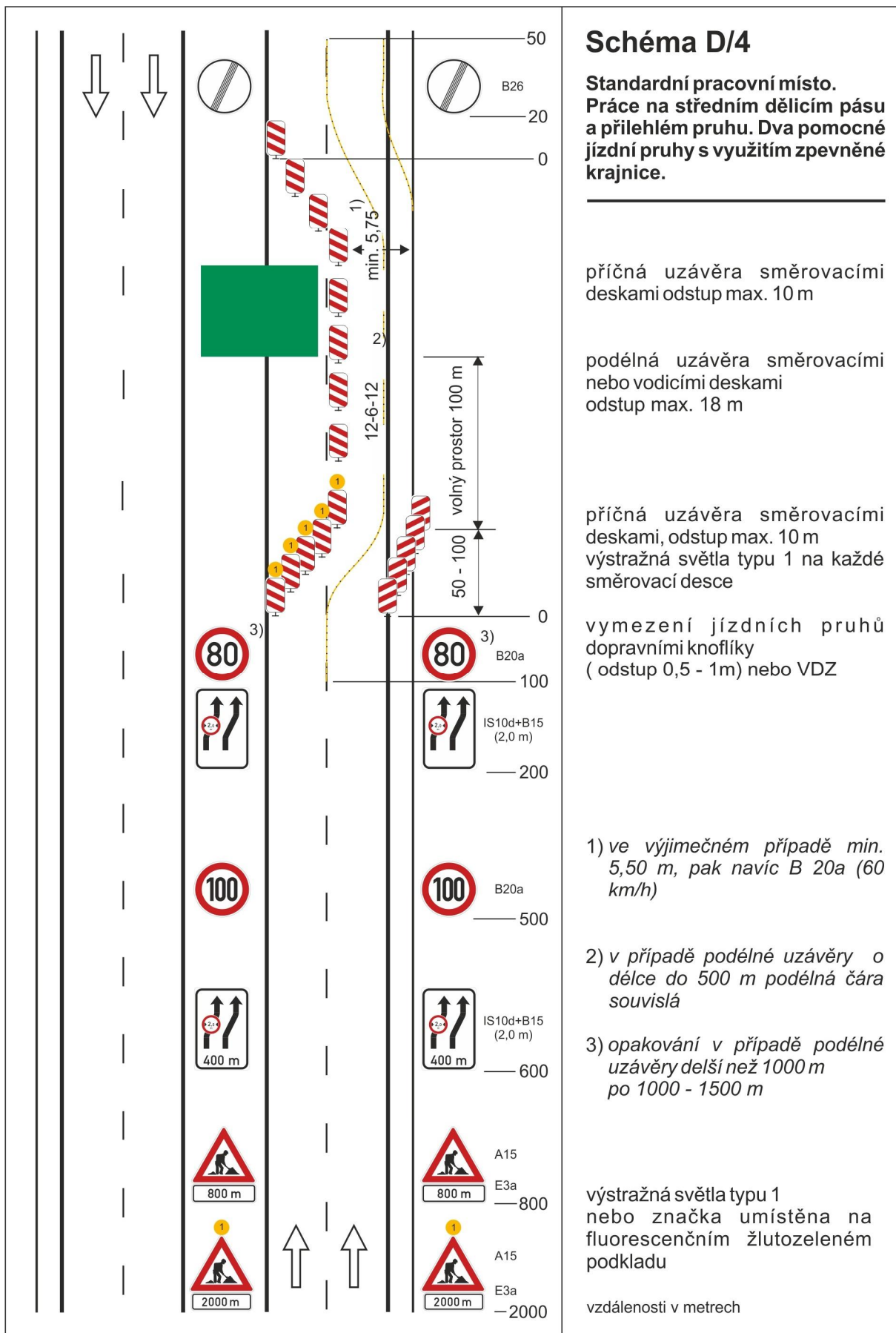


Schéma D/4

Standardní pracovní místo. Práce na středním dělicím pásu a přilehlém pruhu. Dva pomocné jízdní pruhy s využitím zpevněné krajnice.

příčná uzávěra směrovacími deskami odstup max. 10 m

podélná uzávěra směrovacími nebo vodicími deskami odstup max. 18 m

příčná uzávěra směrovacími deskami, odstup max. 10 m
výstražná světla typu 1 na každé směrovací desce

vymezení jízdních pruhů dopravními knoflíky (odstup 0,5 - 1m) nebo VDZ

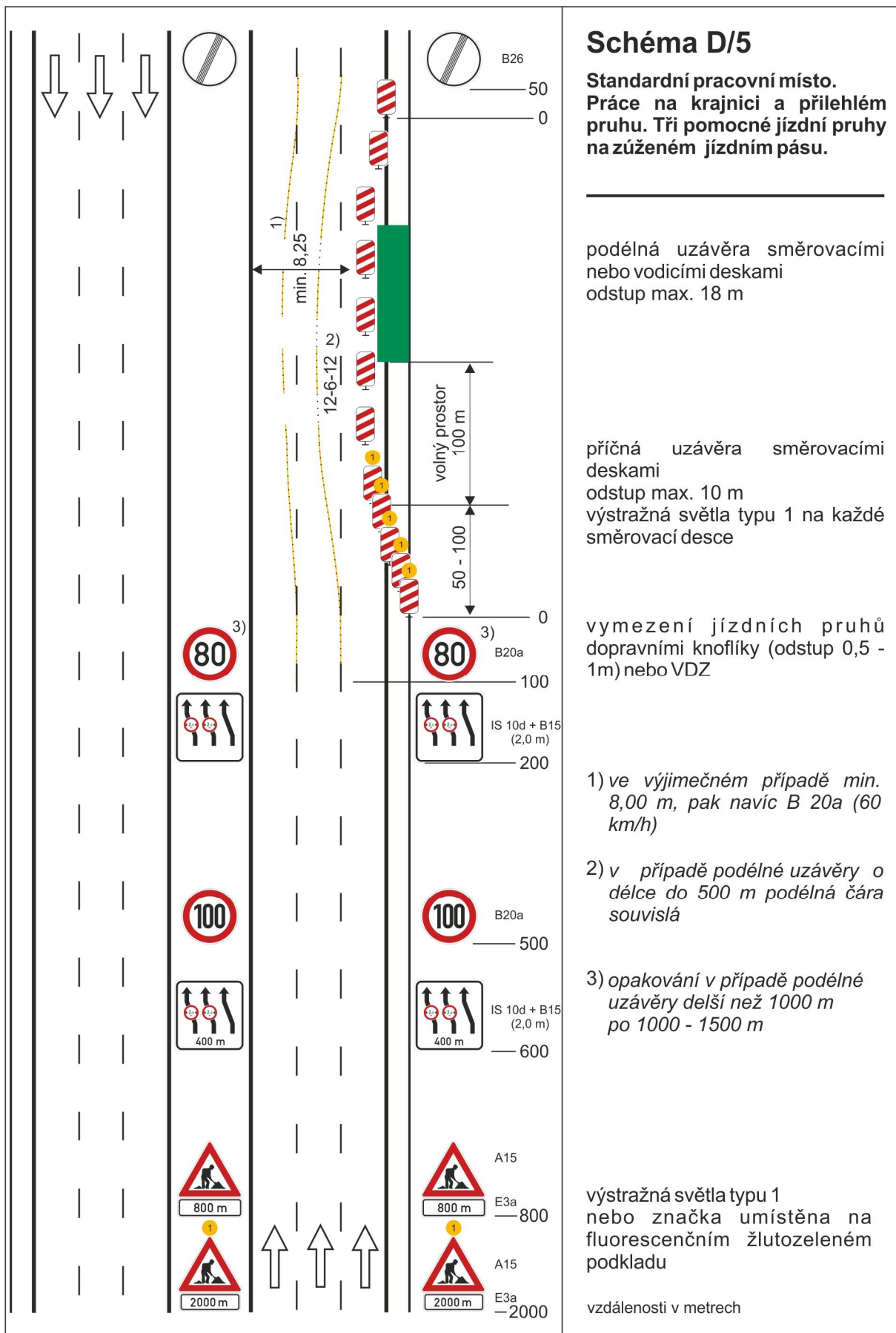
1) ve výjimečném případě min. 5,50 m, pak navíc B 20a (60 km/h)

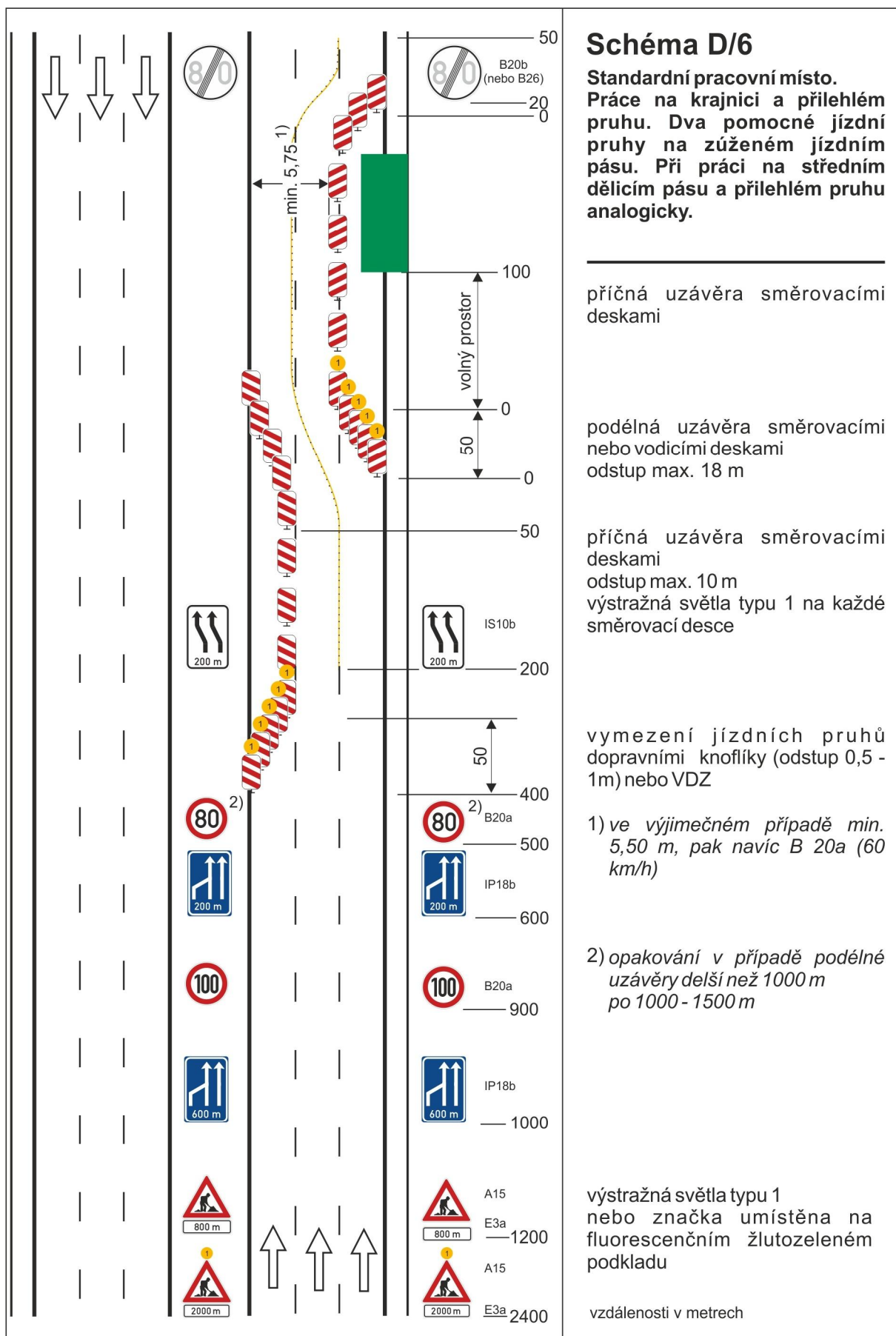
2) v případě podélné uzávěry o délce do 500 m podélná čára souvislá

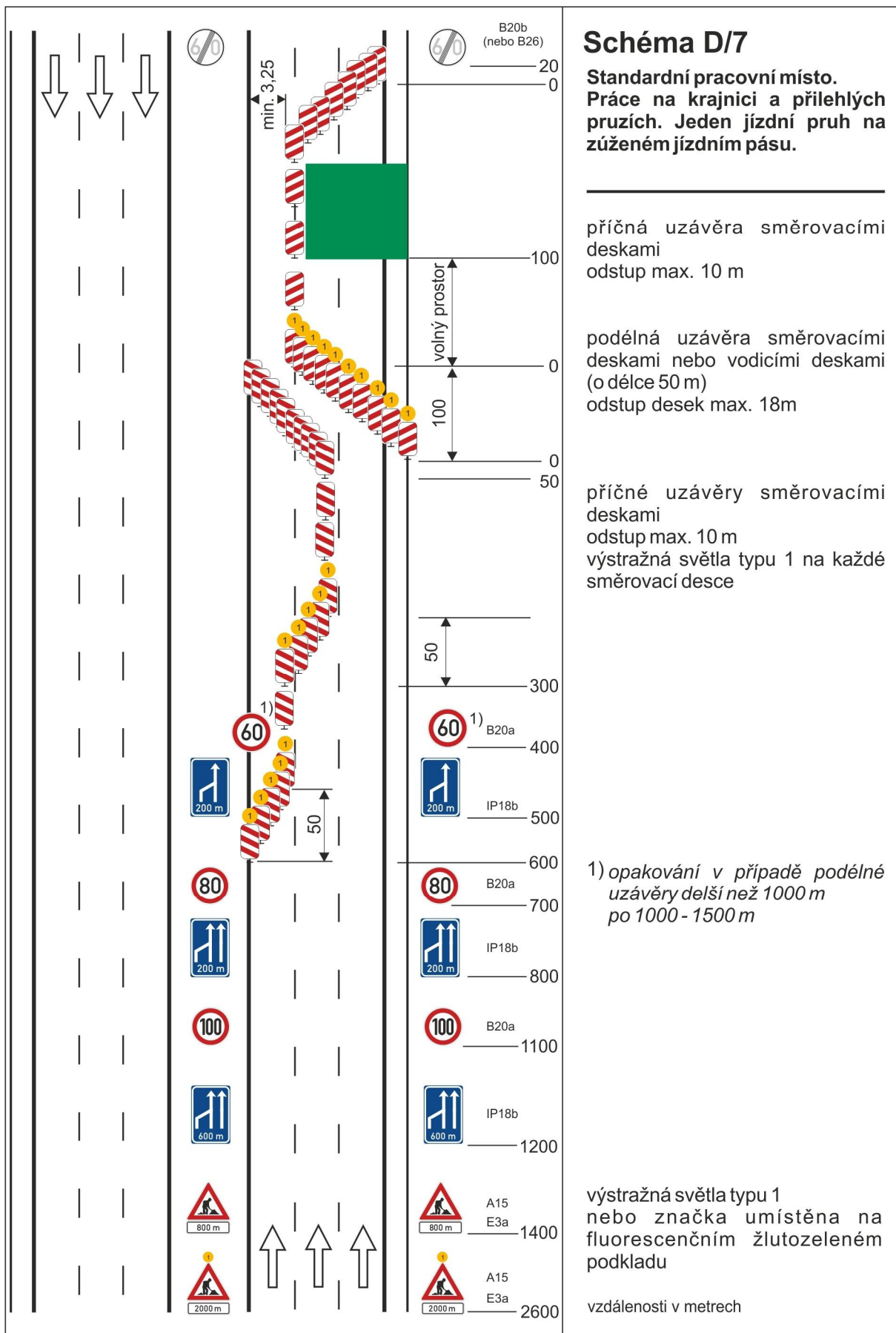
3) opakování v případě podélné uzávěry delší než 1000 m po 1000 - 1500 m

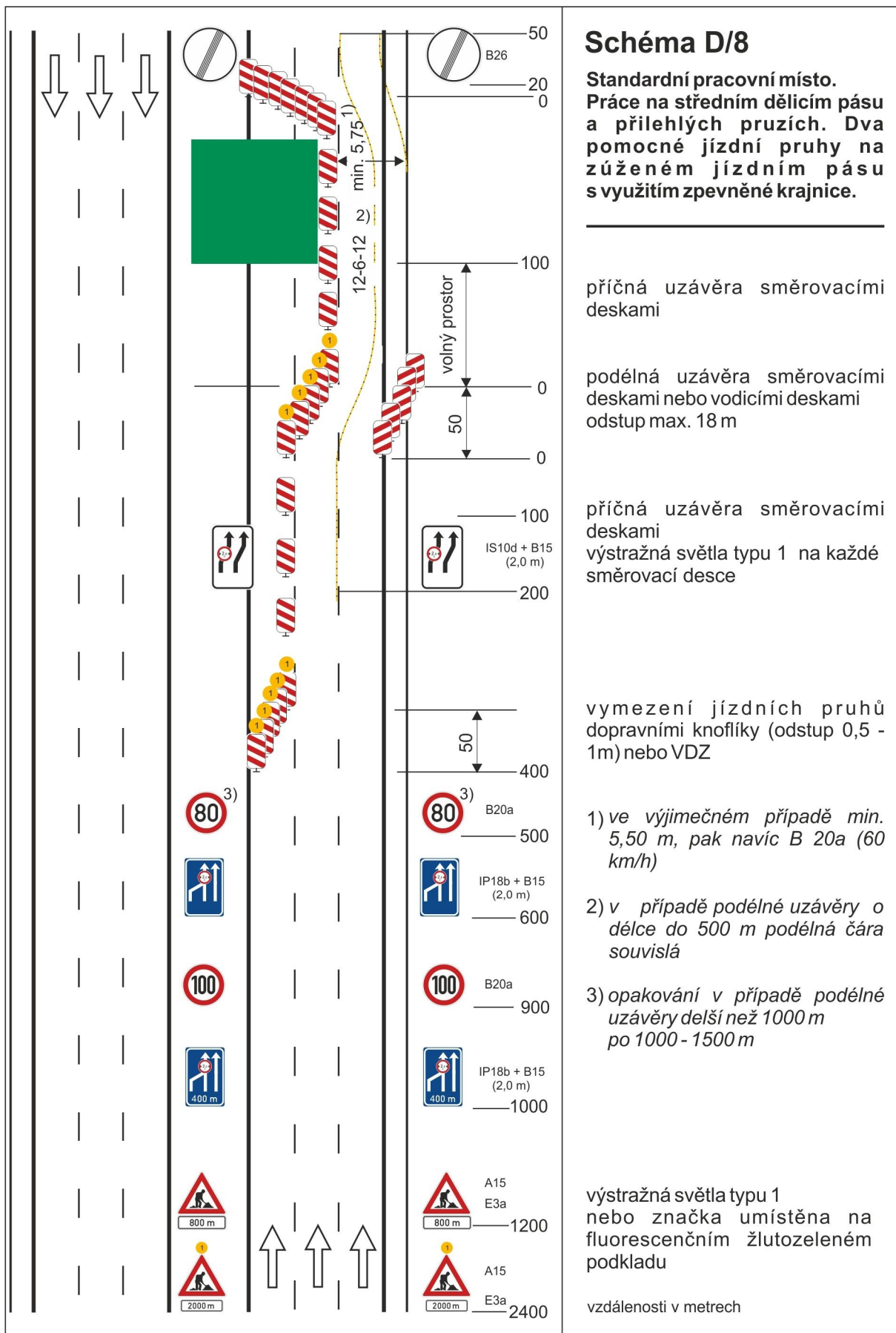
výstražná světla typu 1 nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu

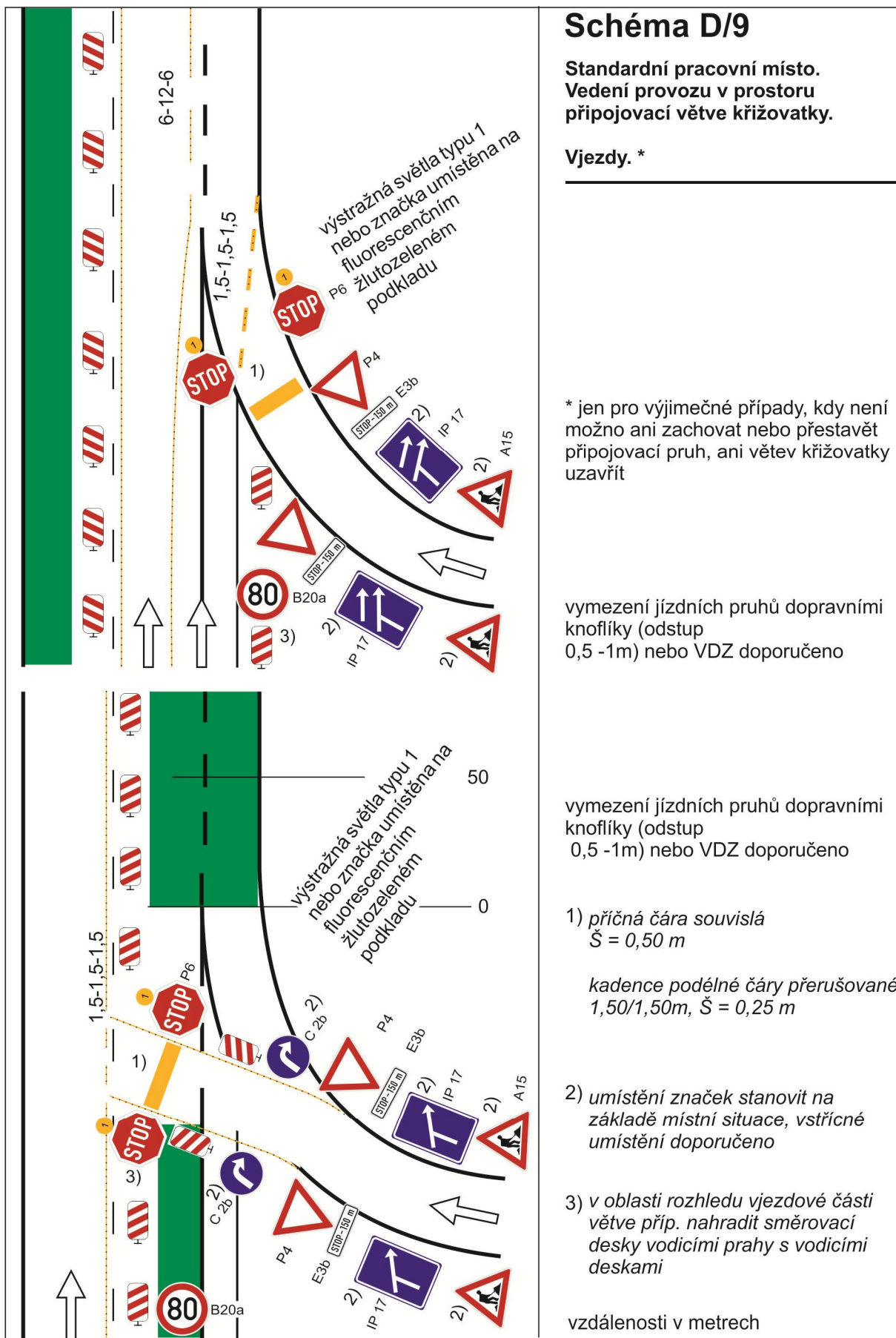
vzdálenosti v metrech

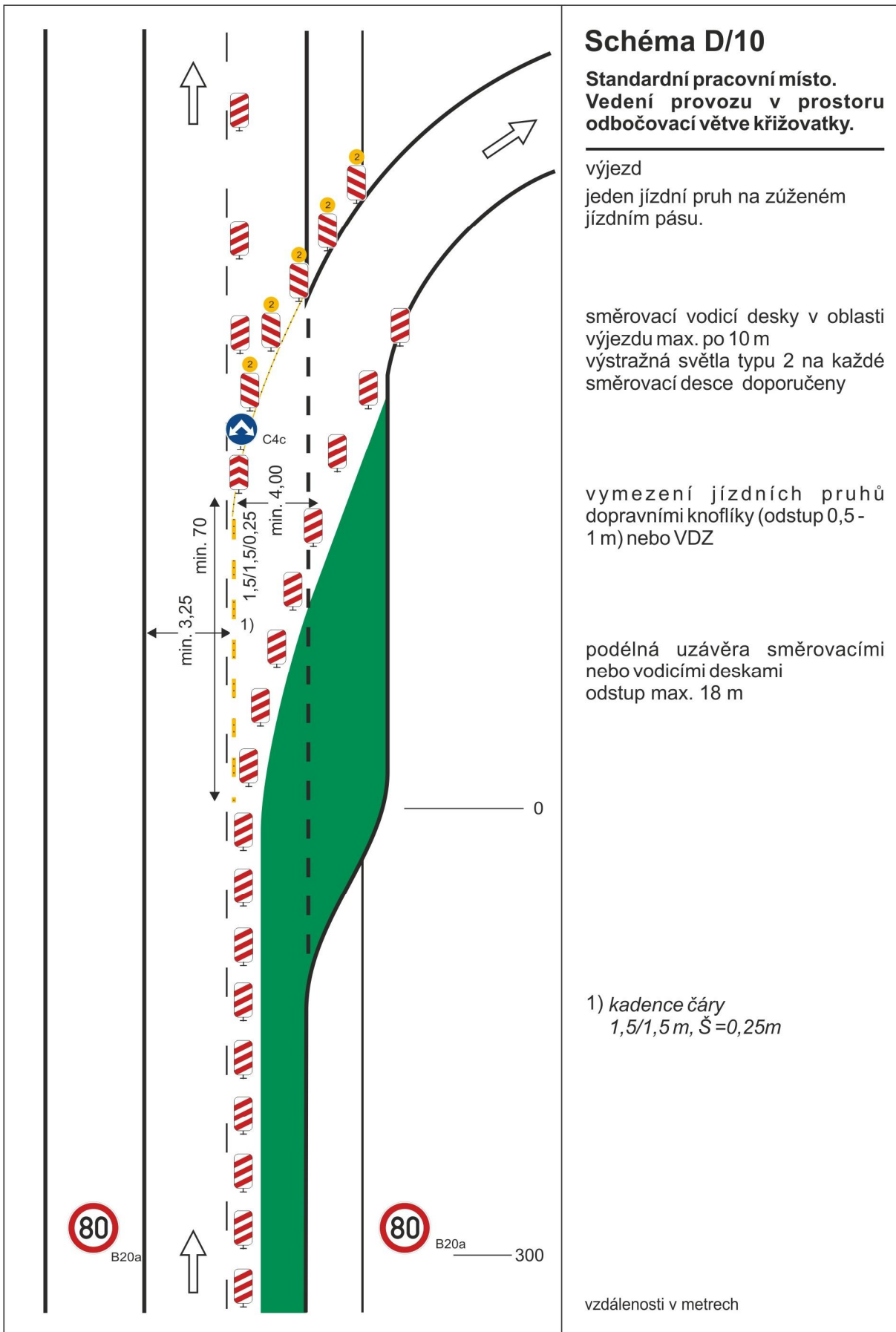


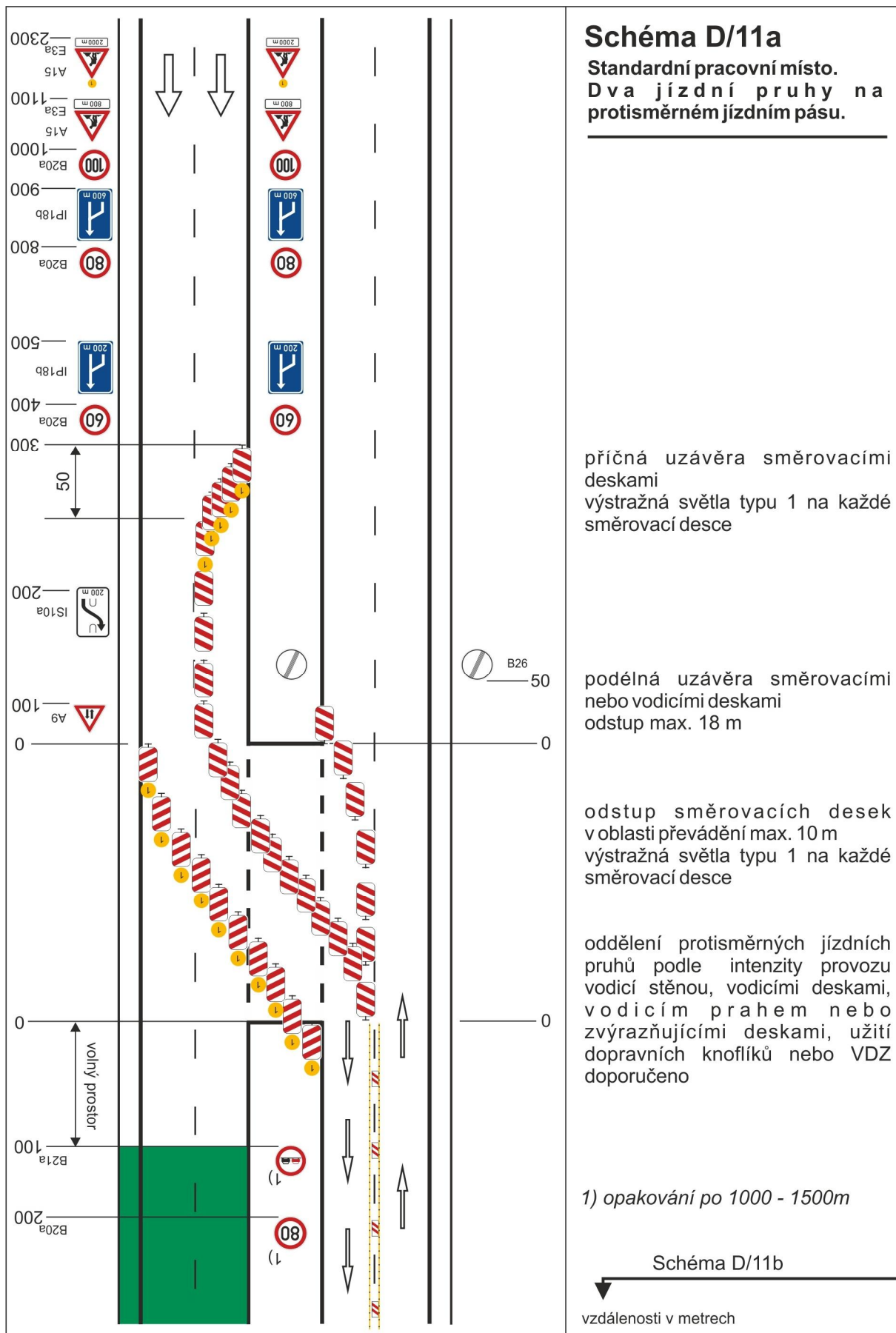


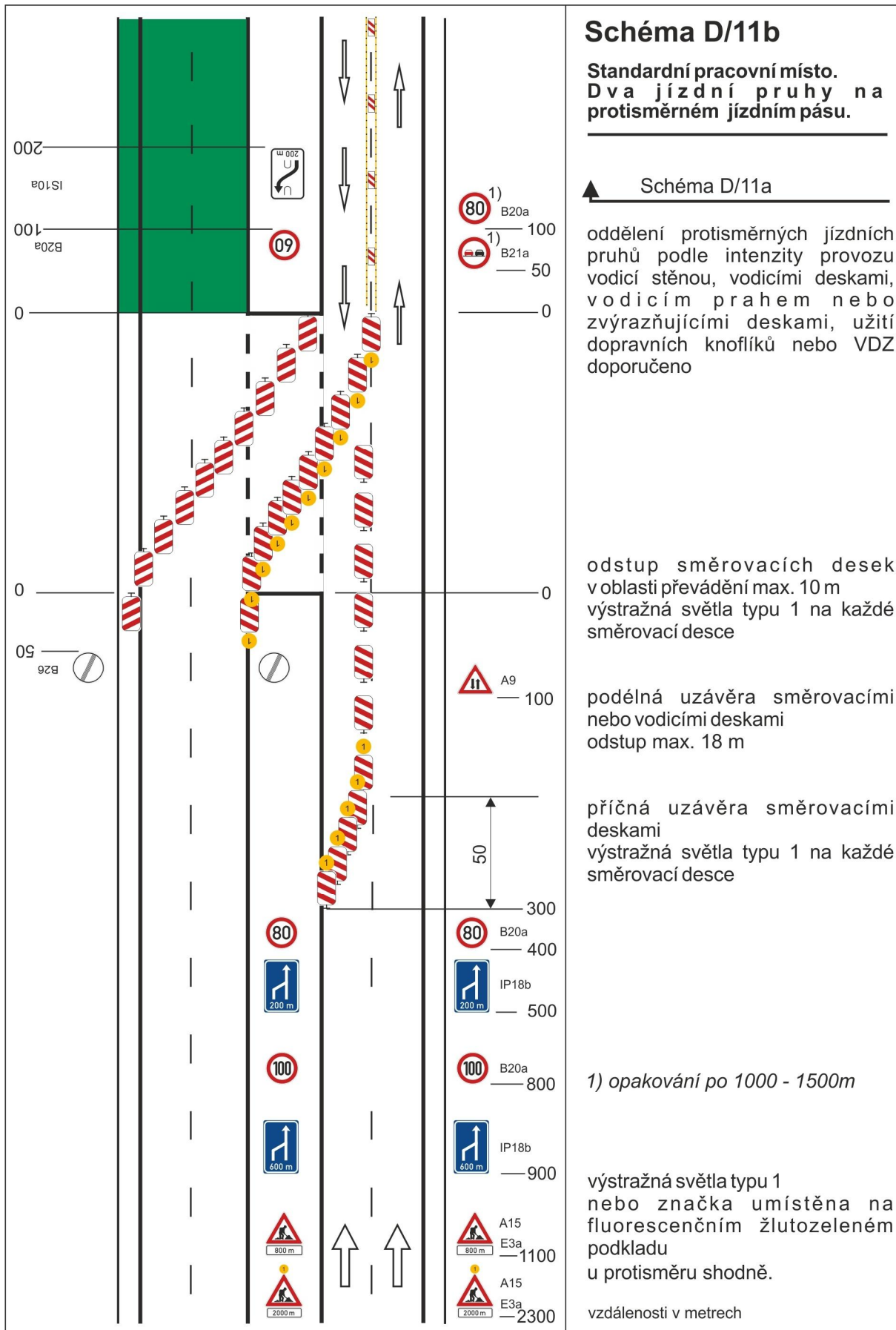


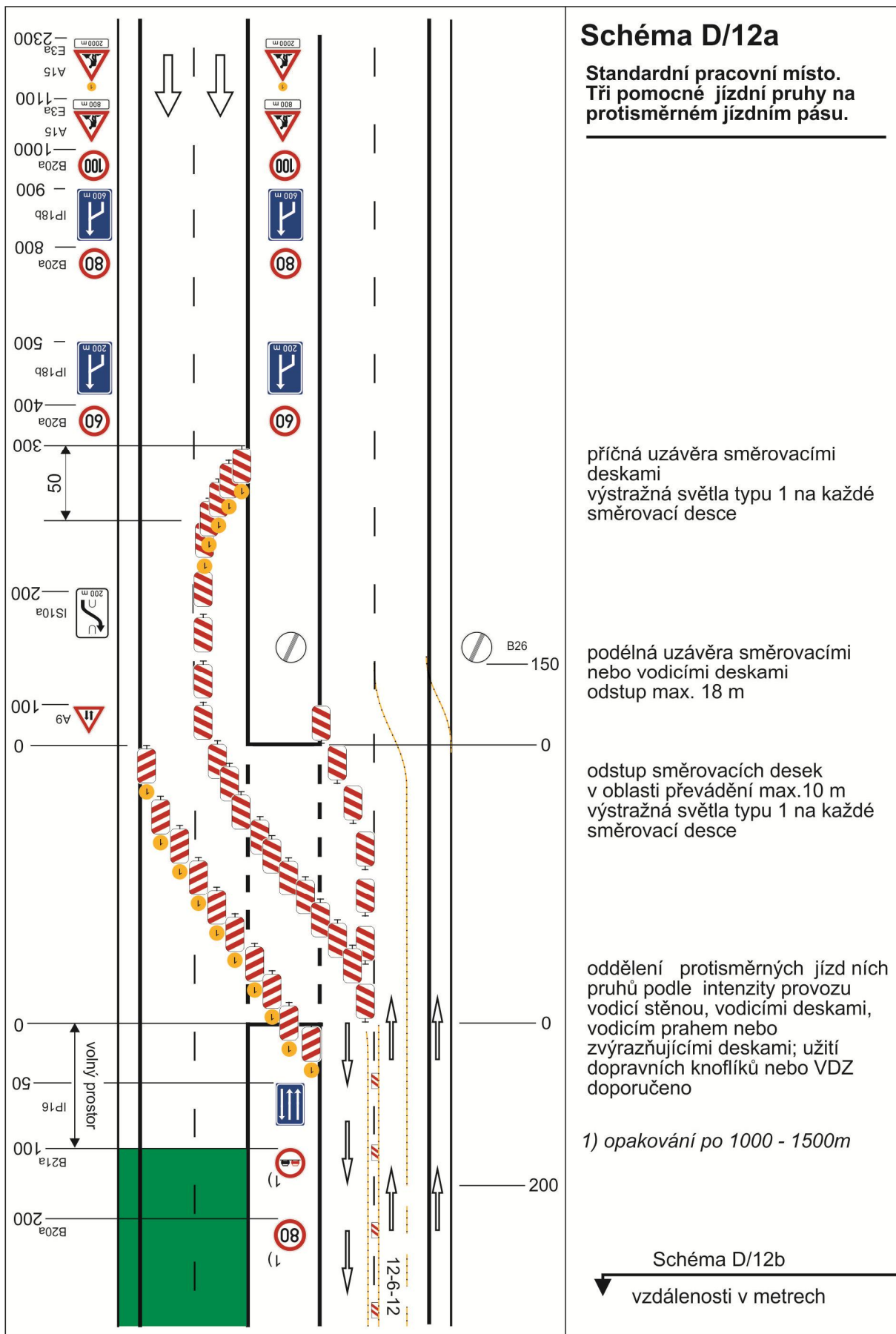


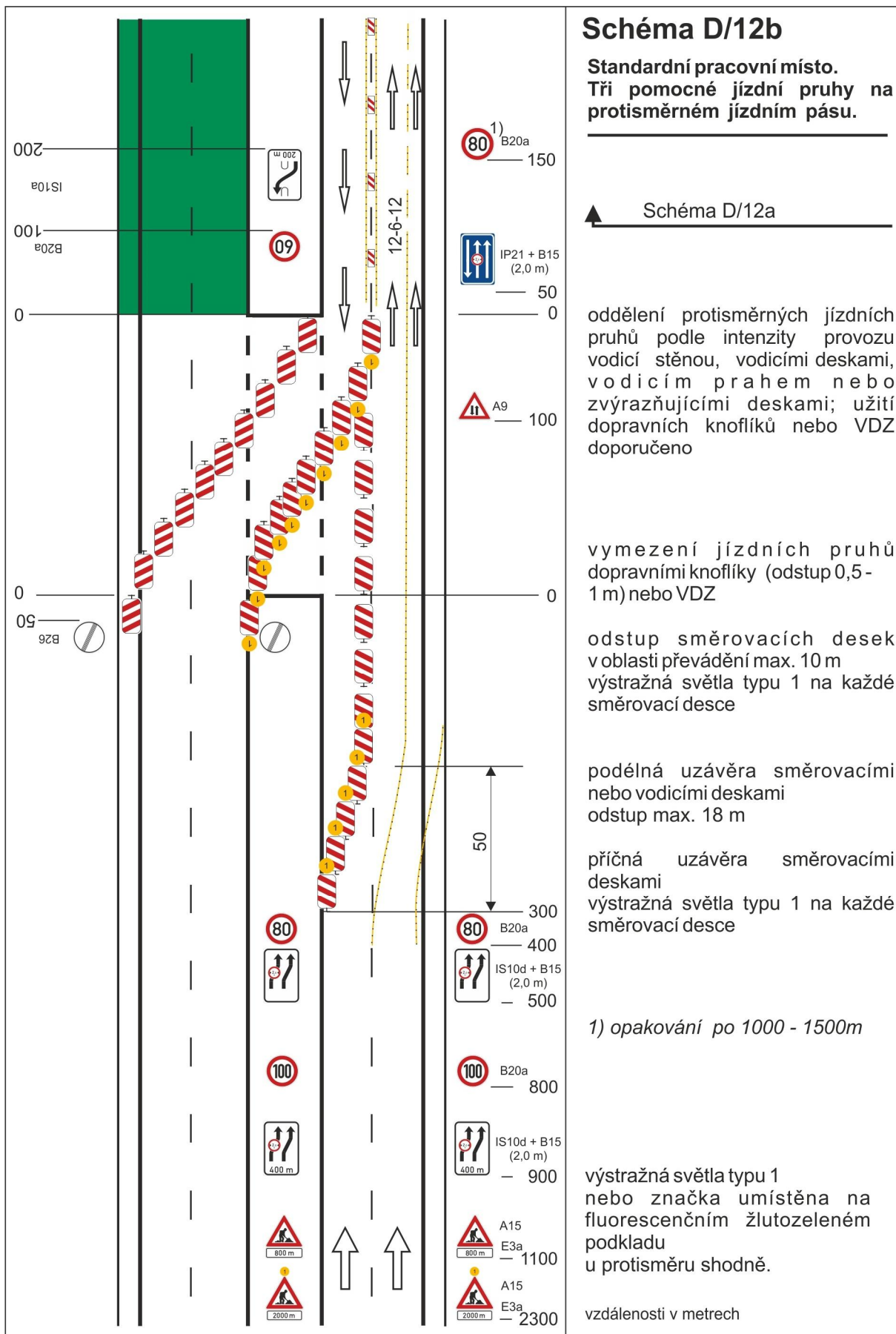












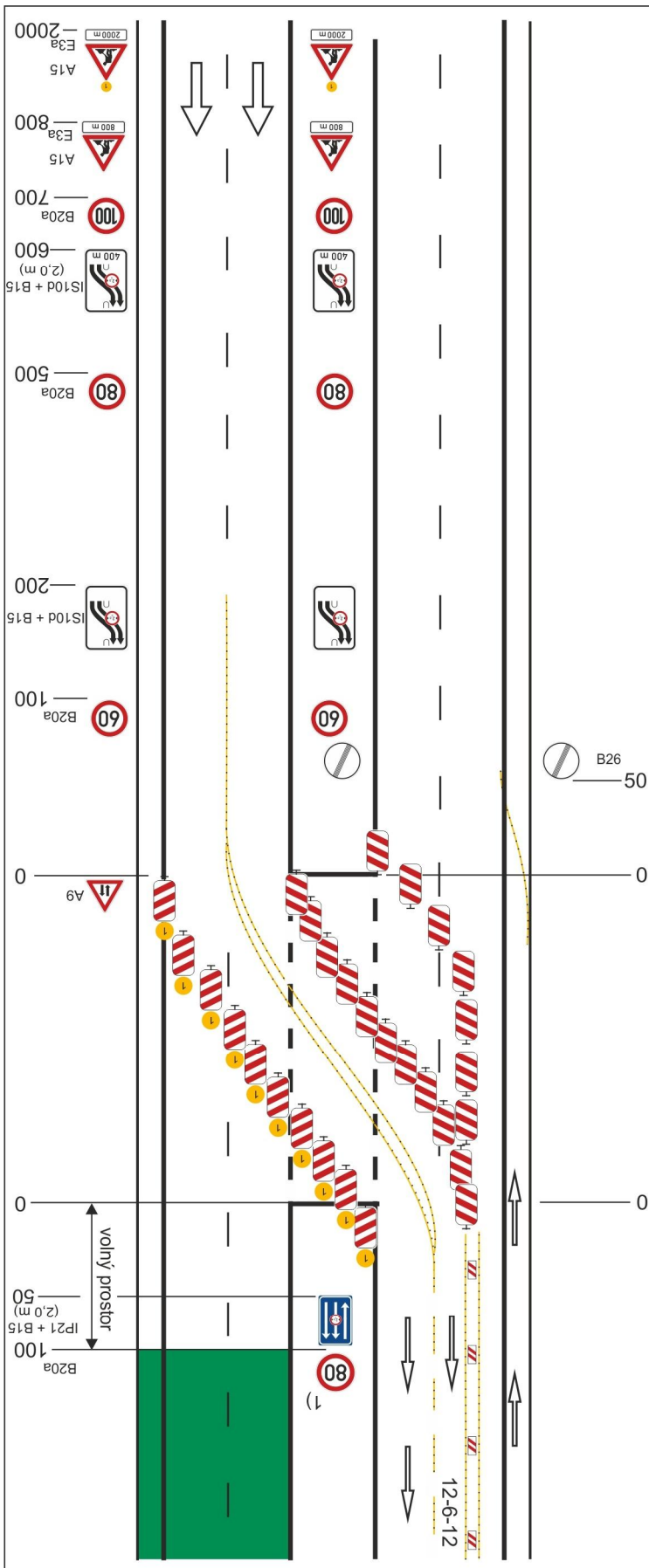


Schéma D/13a

Standardní pracovní místo.
Tři pomocné jízdní pruhy na
protisměrném jízdním pásu.

podélná uzávěra směrovacími nebo
vodicími deskami
odstup max. 18 m

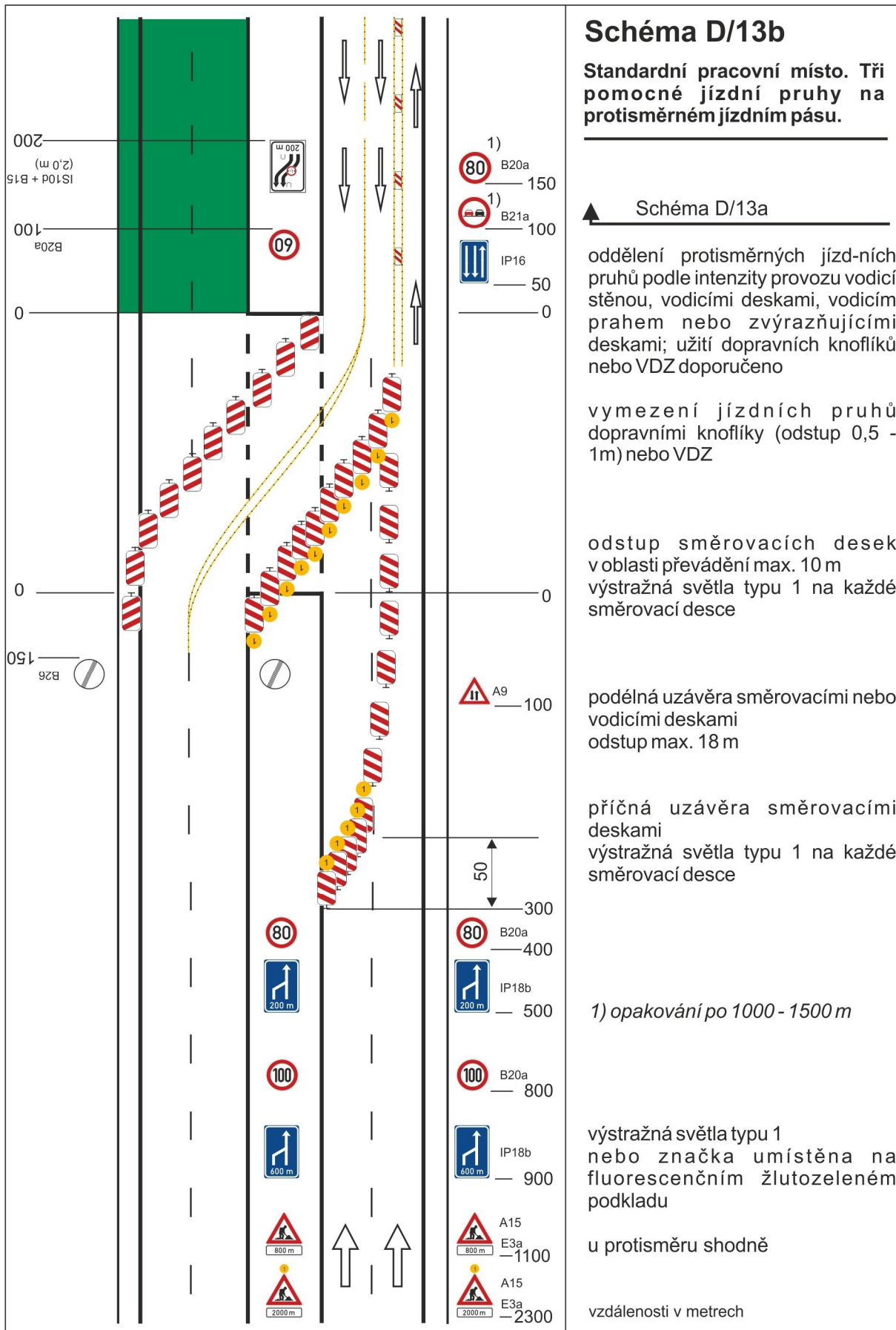
odstup směrovacích desek
v oblasti převádění max. 10 m
výstražná světla typu 1 na každé
směrovací desce

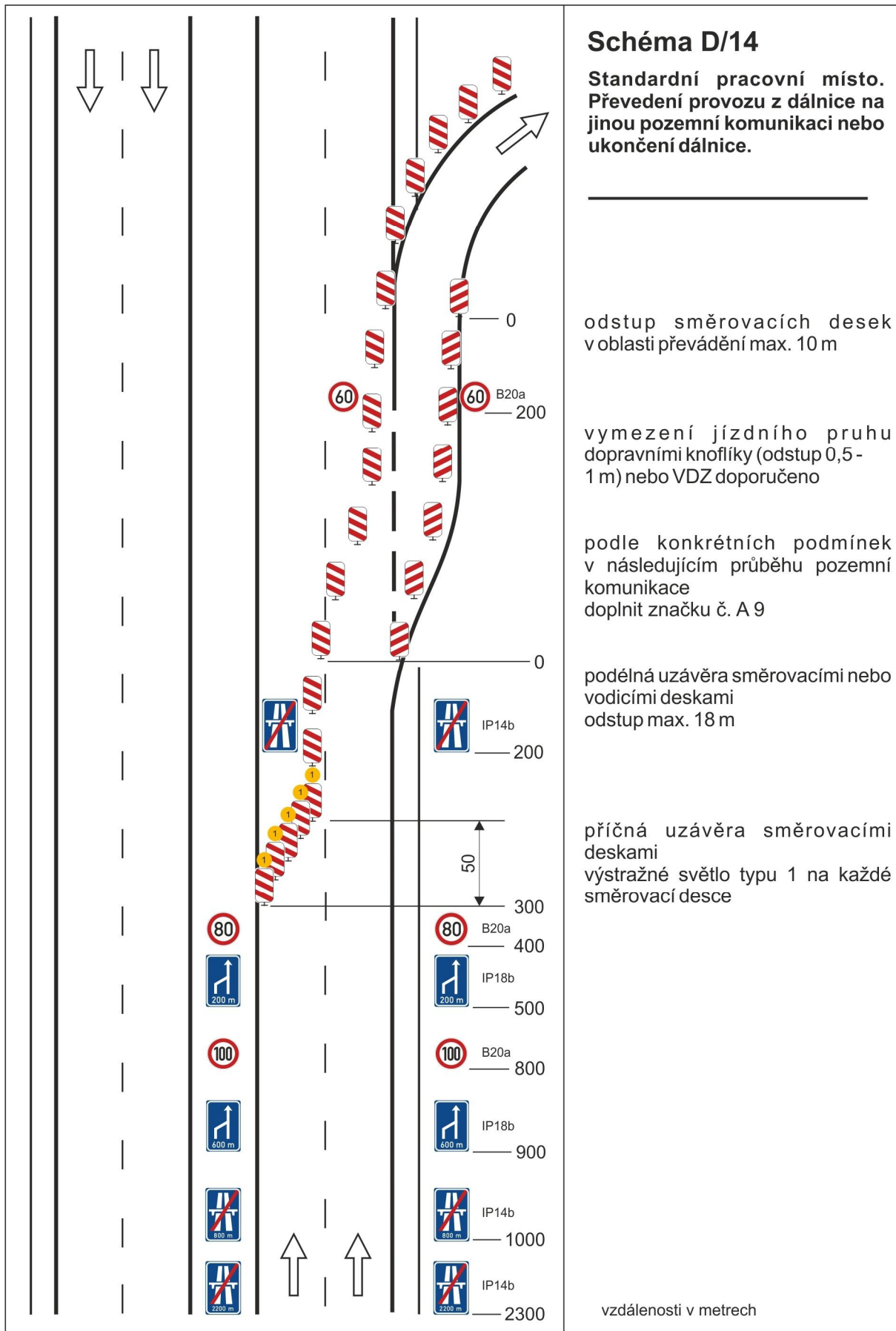
oddělení protisměrných jízdních
pruhů podle intenzity provozu vodicí
stěnou, vodicími deskami, vodicím
prahem nebo zvýrazňujícími
deskami; užití dopravních knoflíků
nebo VDZ doporučeno

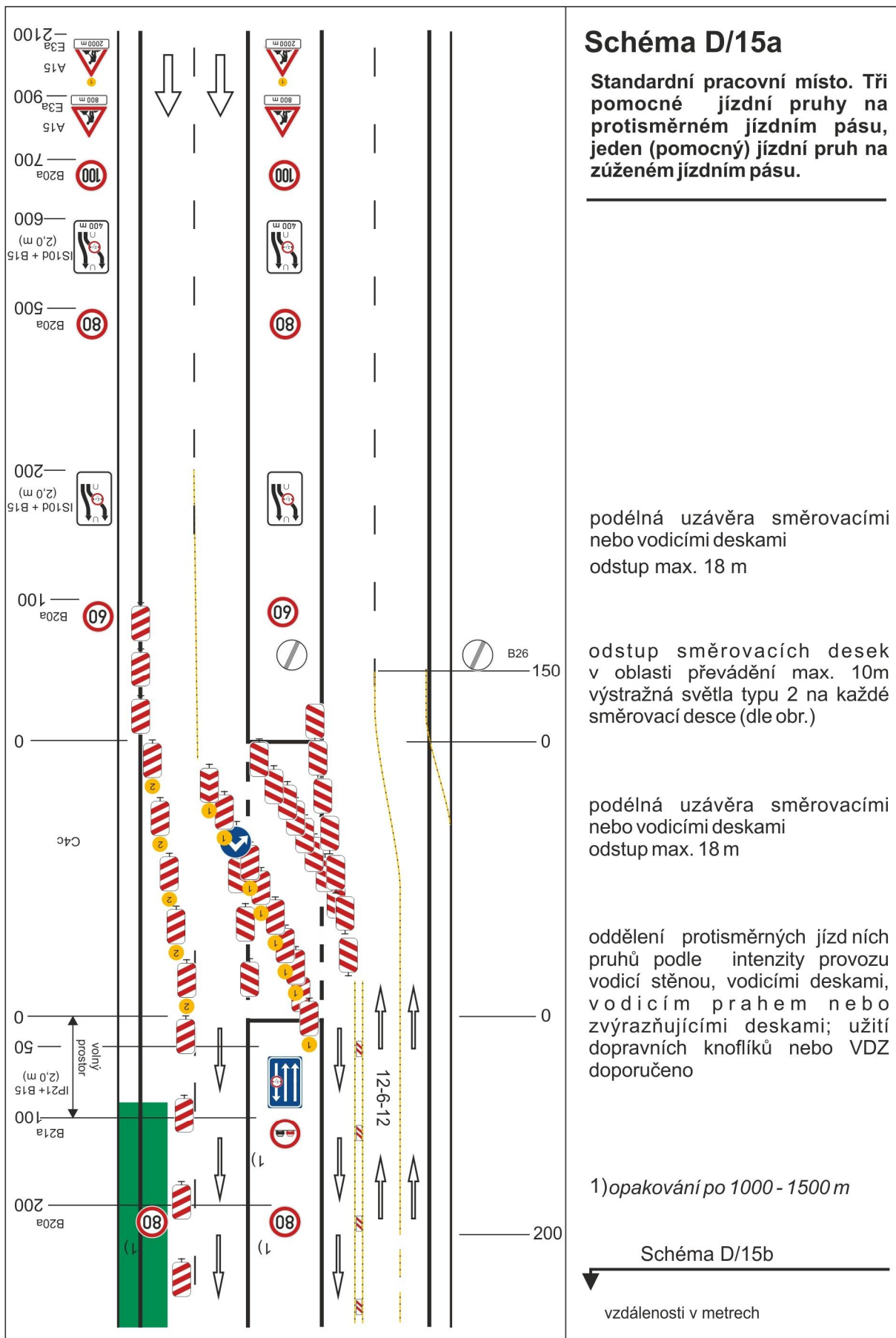
1) opakování po 1000 - 1500 m

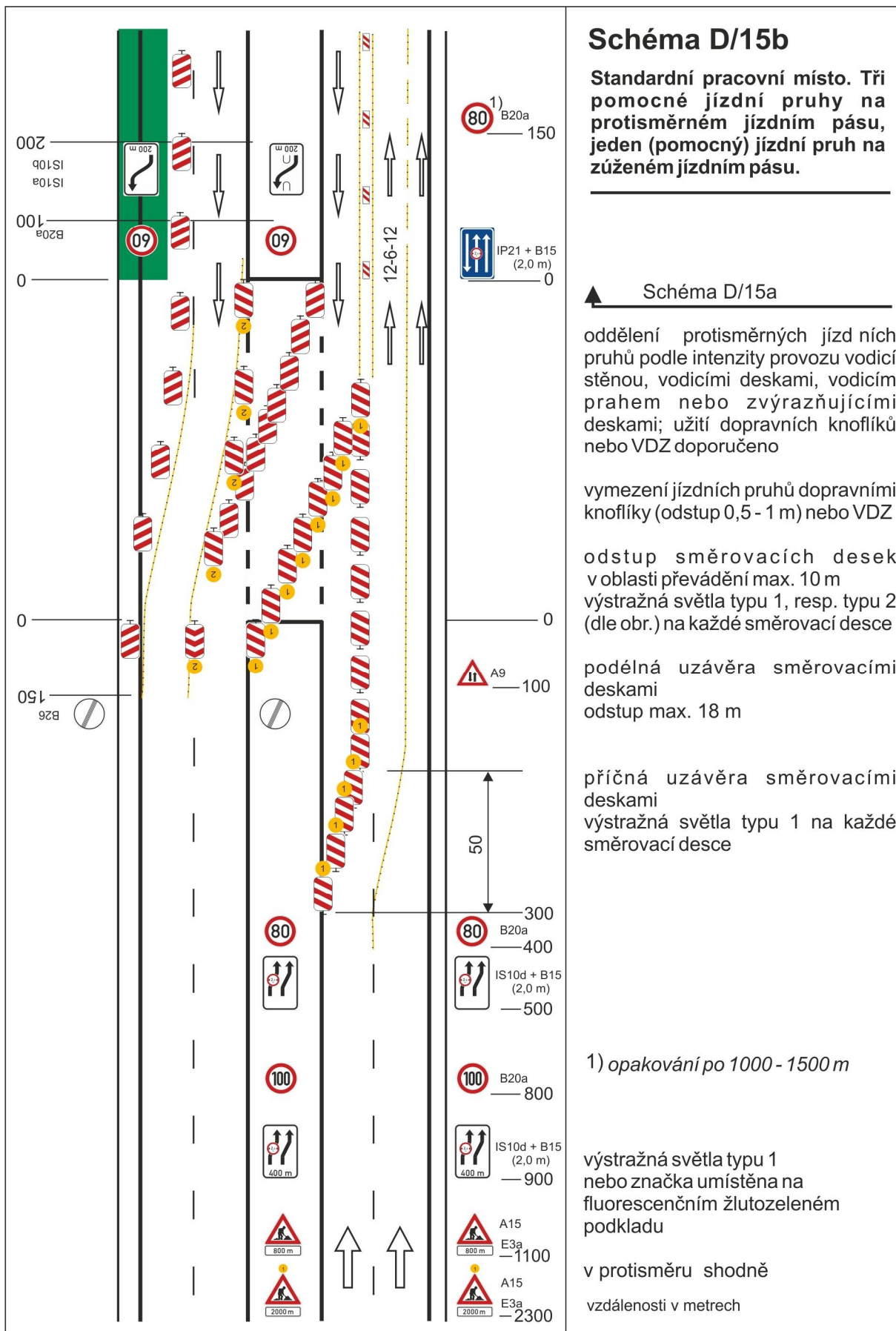
Schéma D/13b

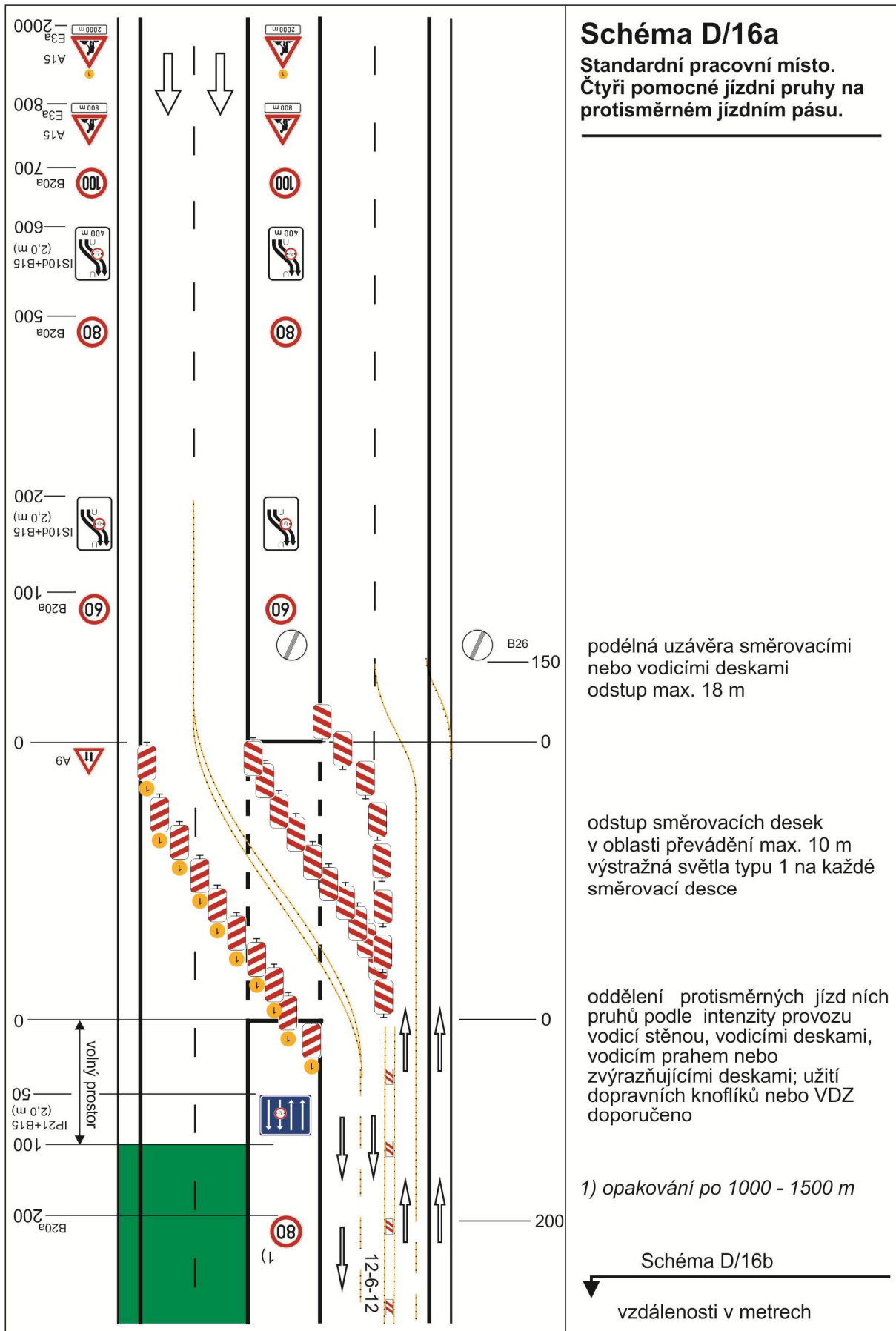
vzdálenosti v metrech

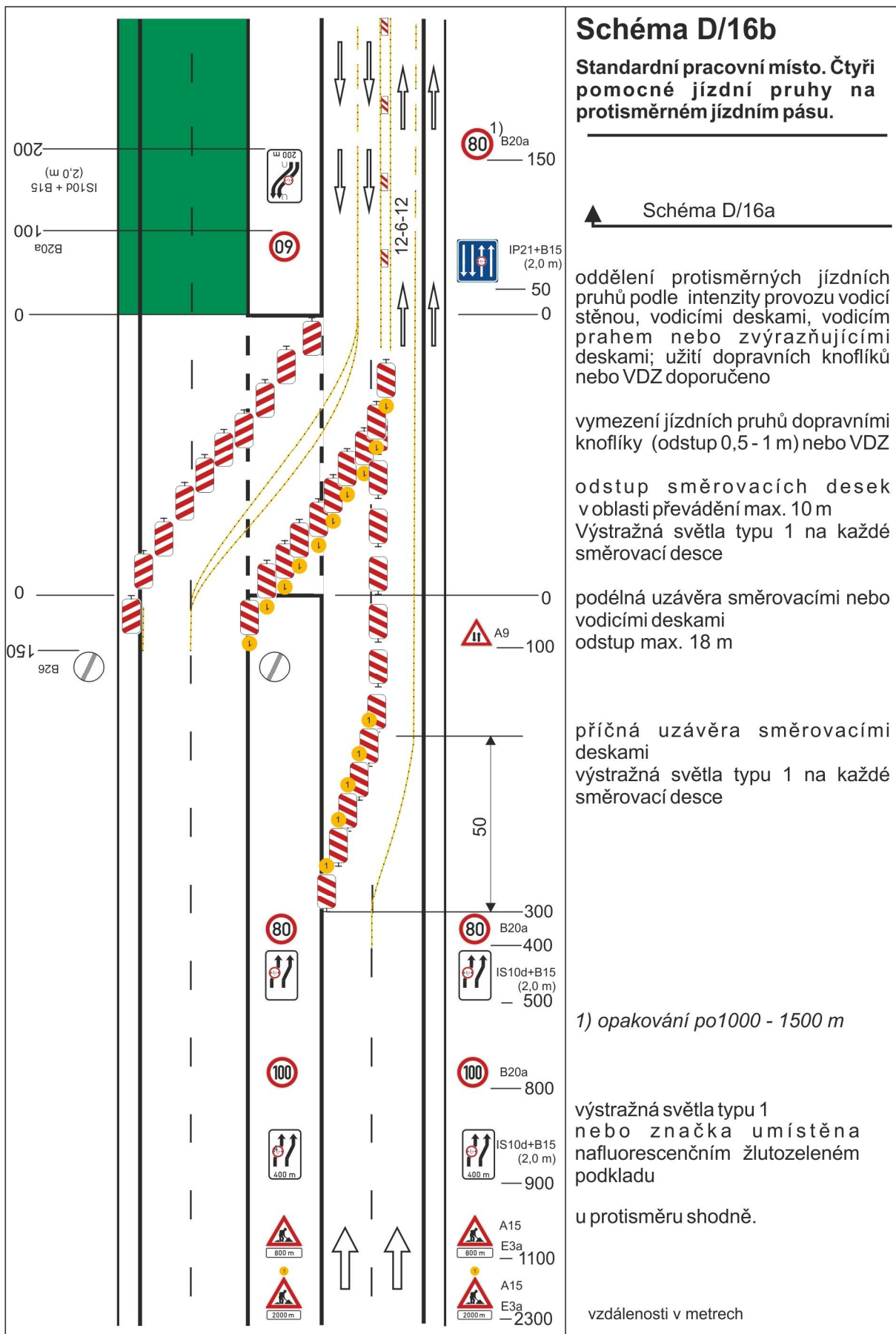


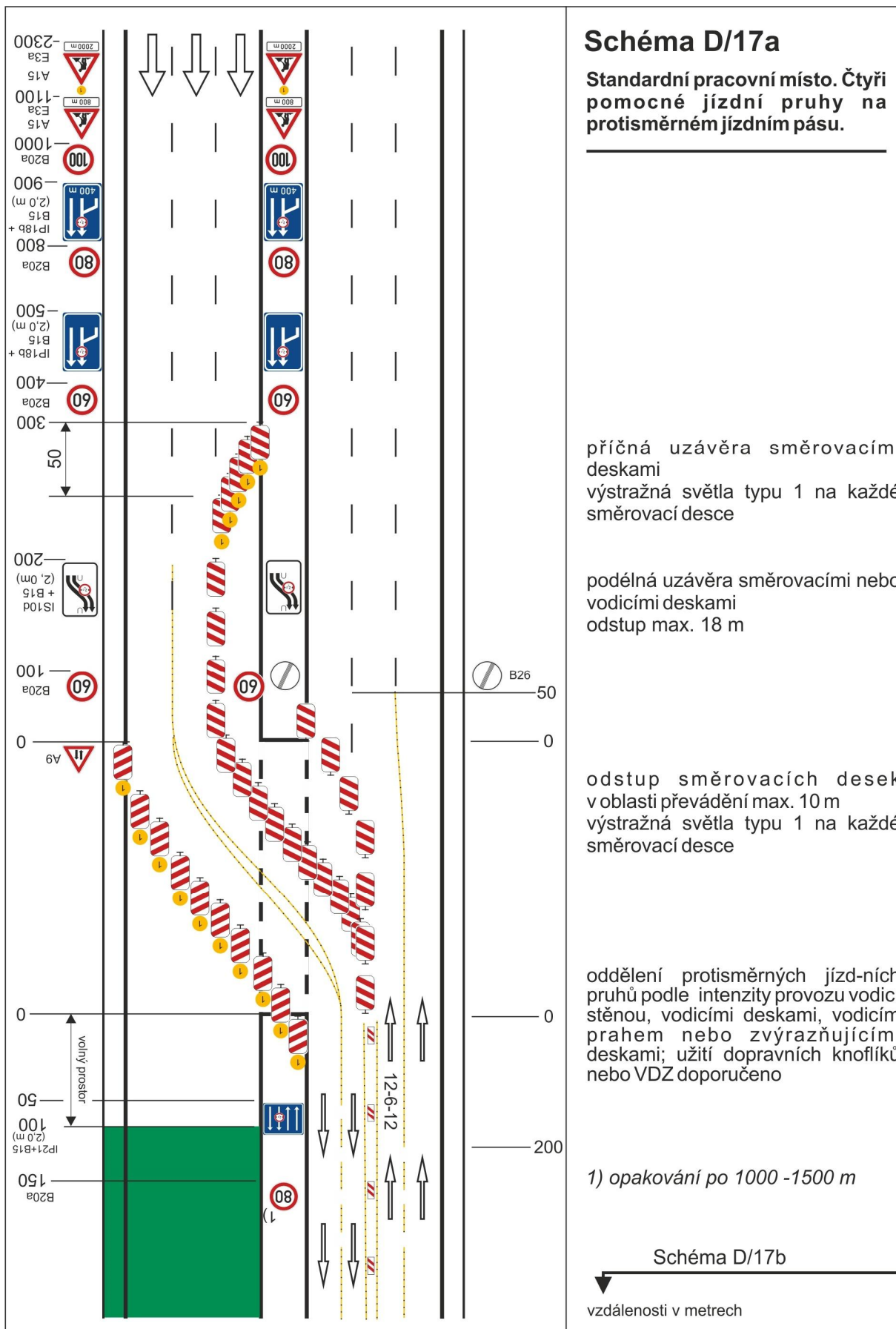


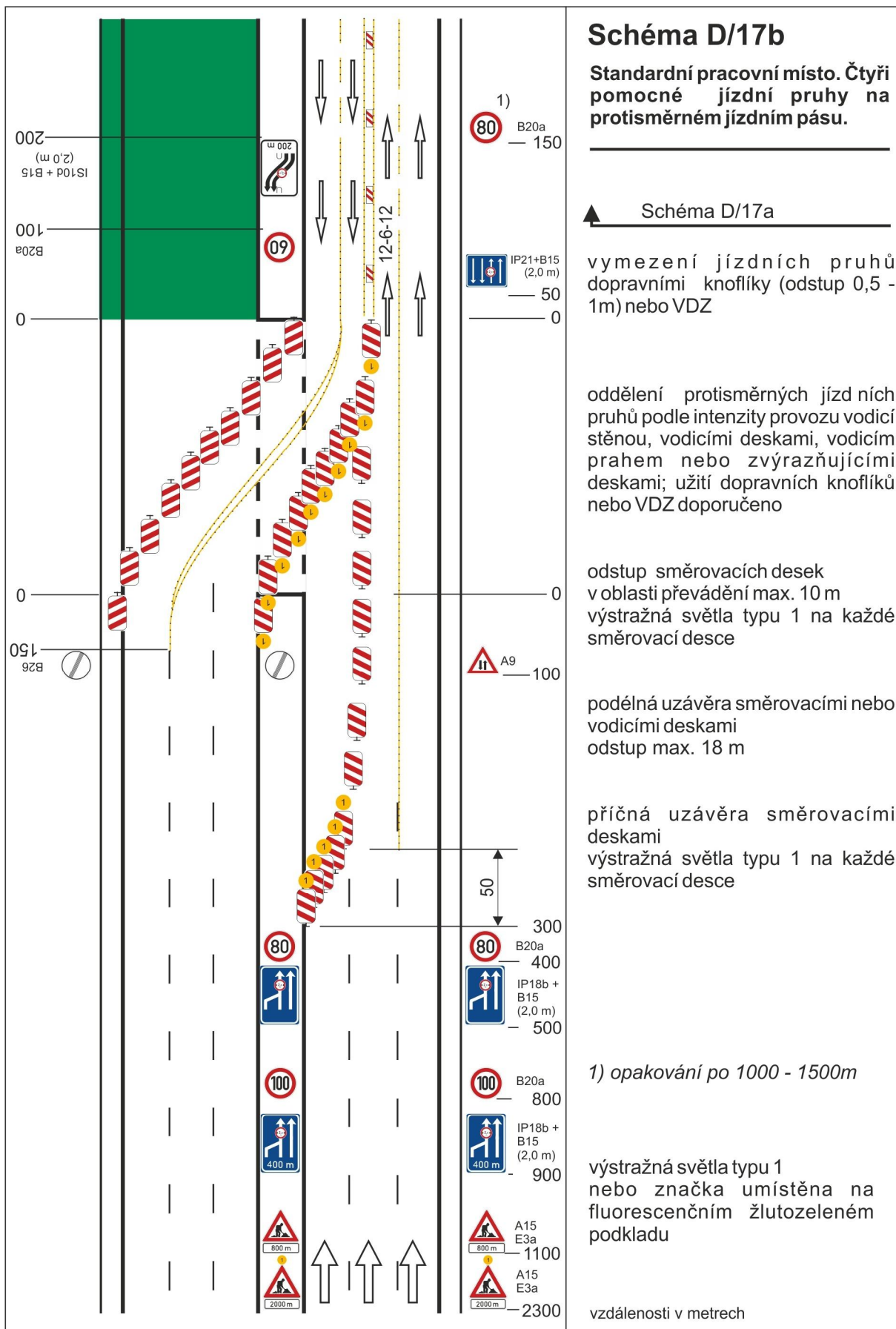


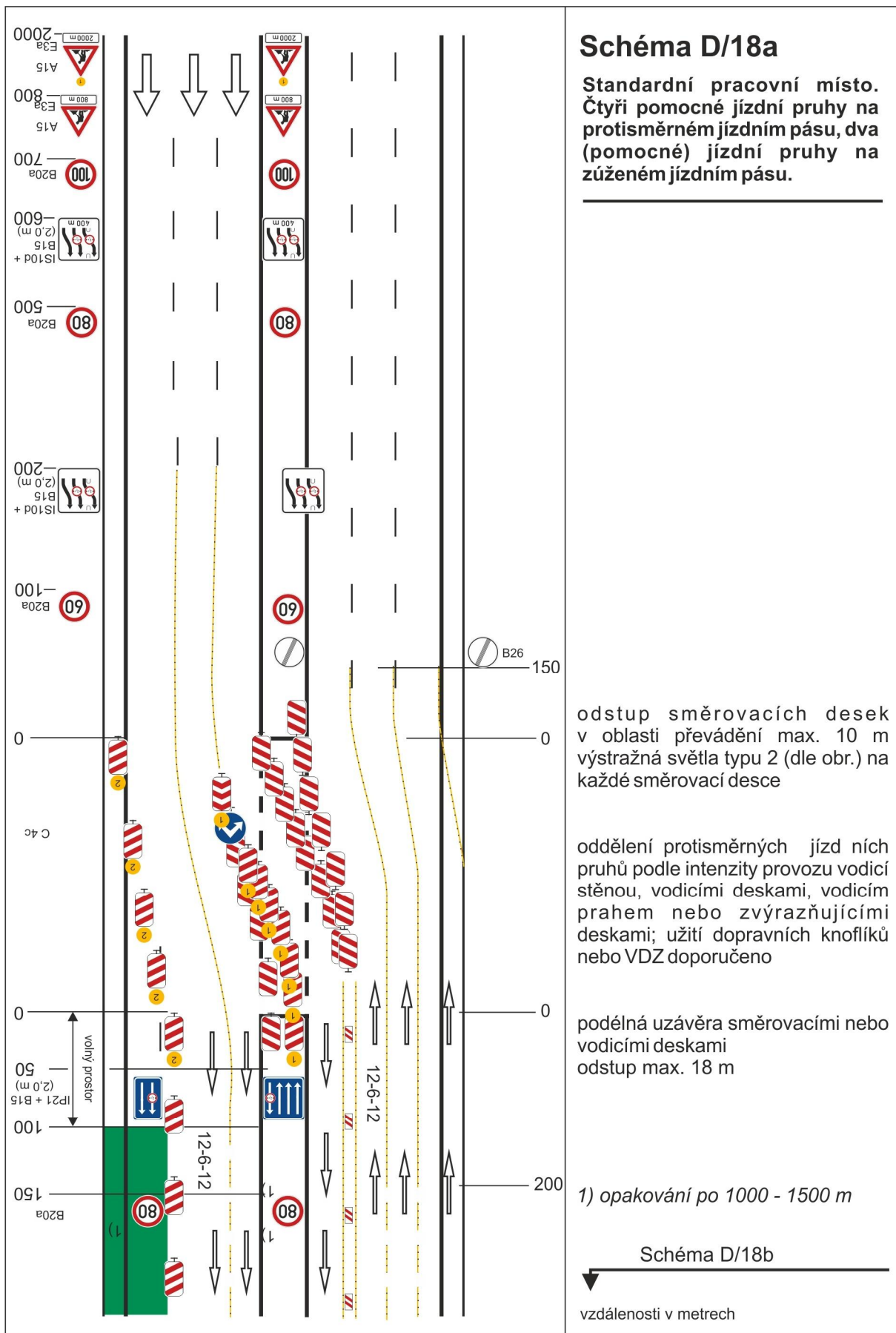


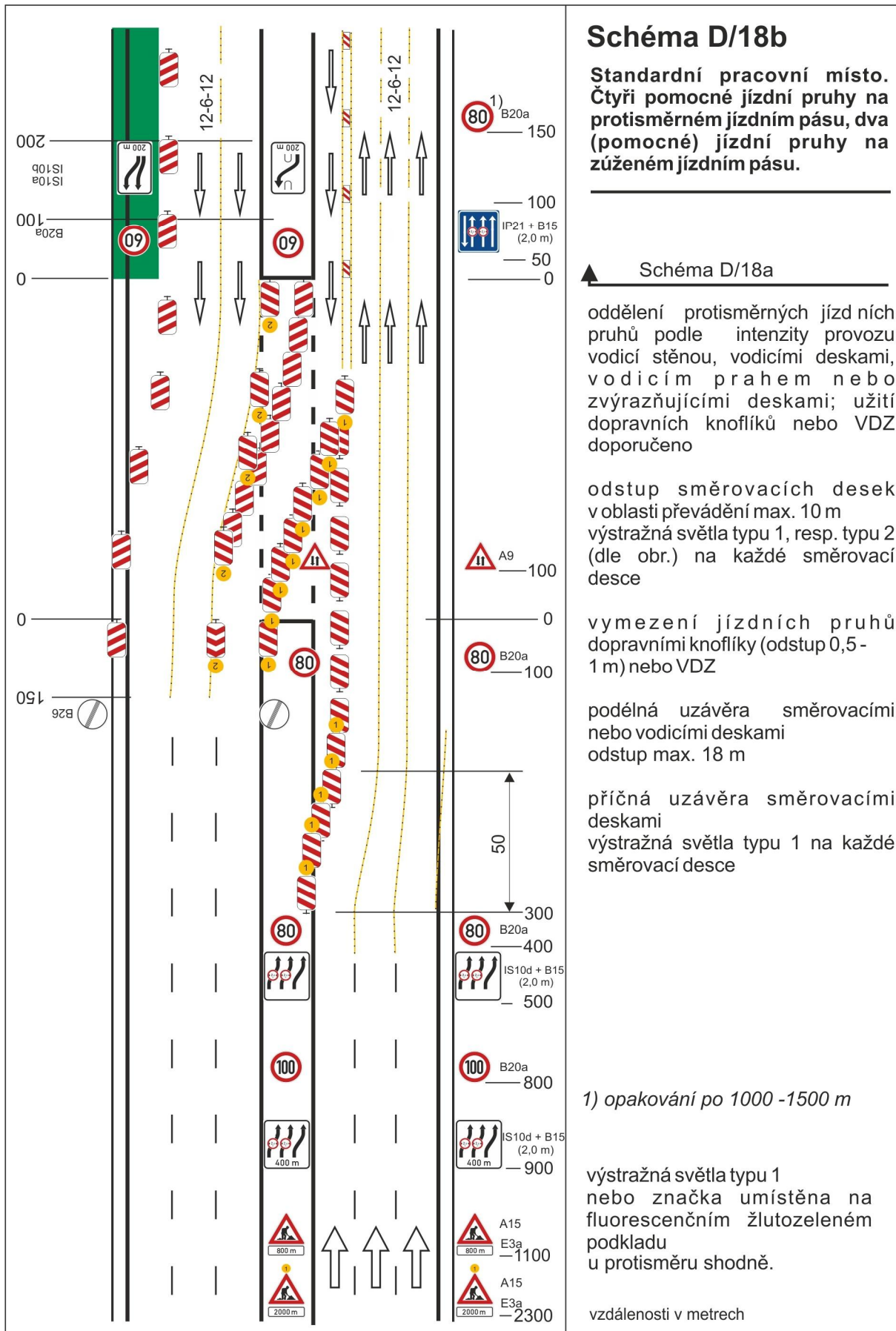


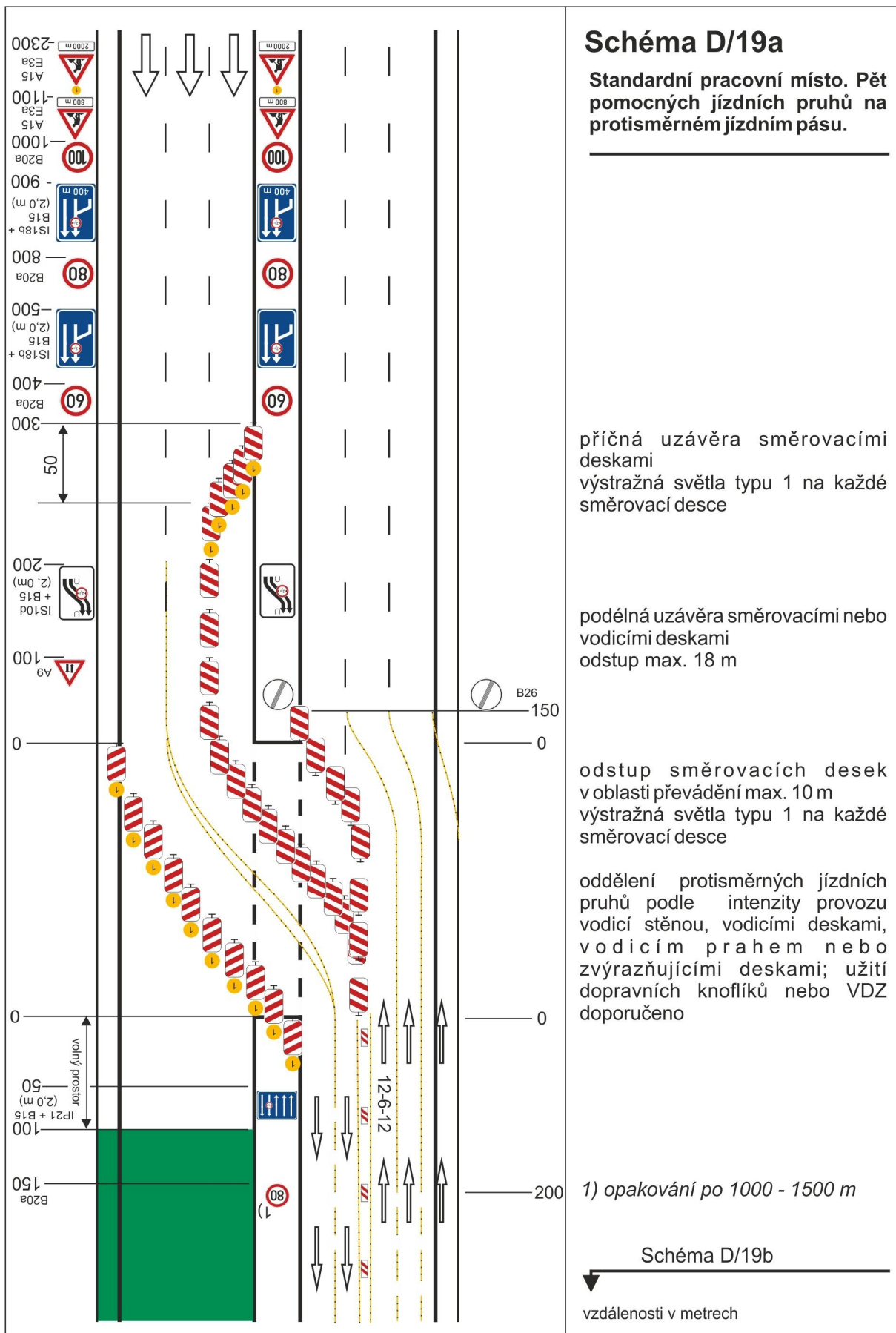


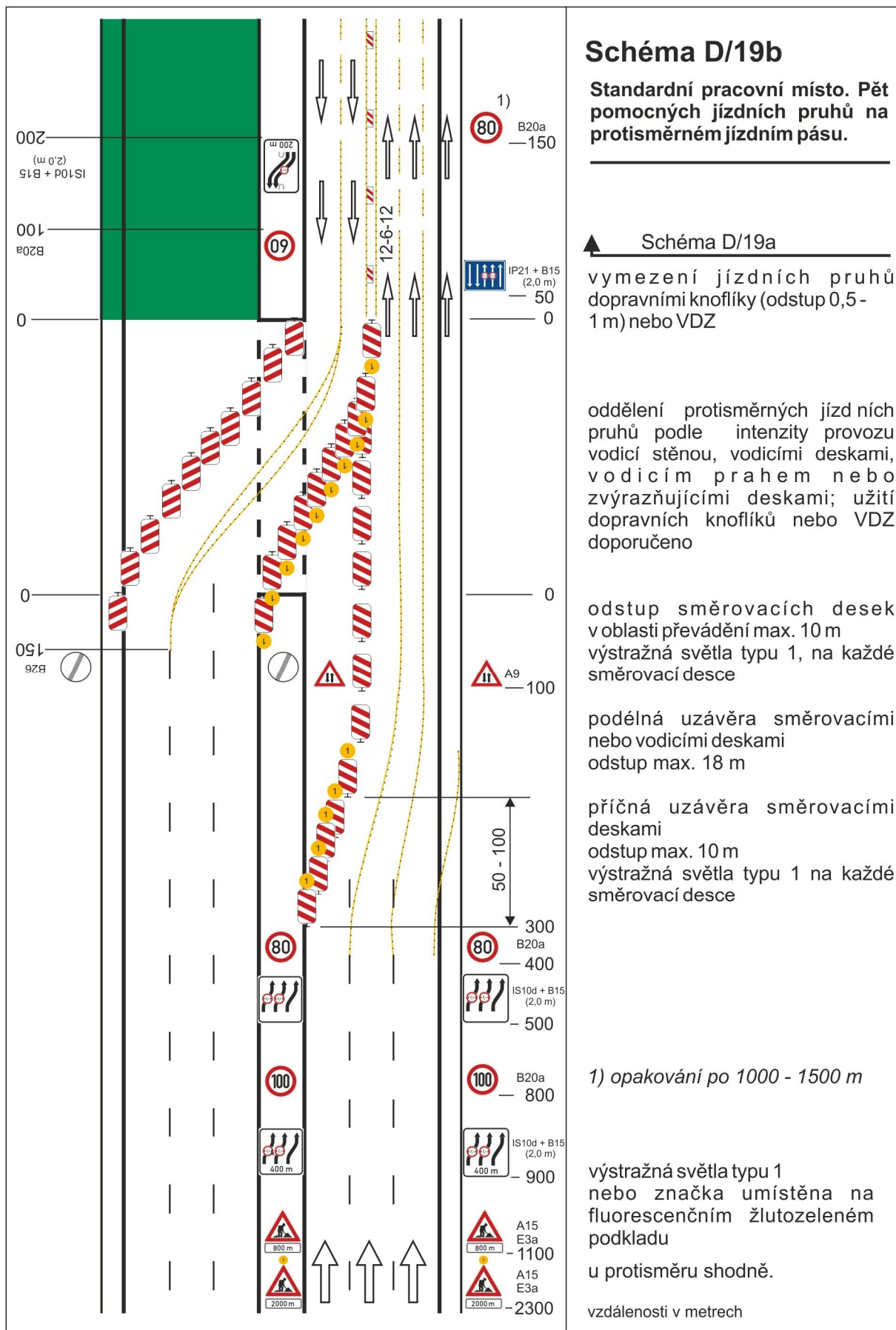


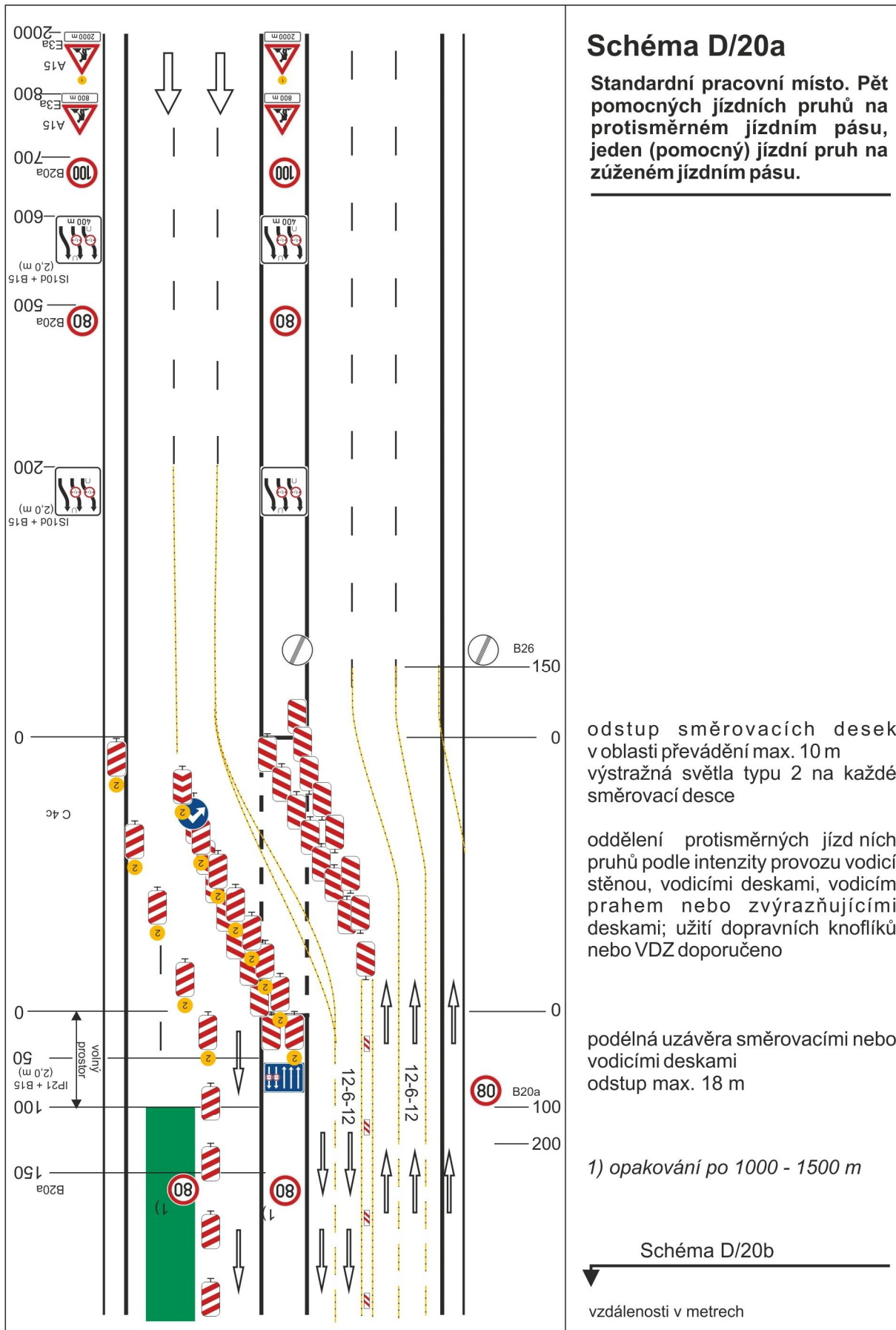


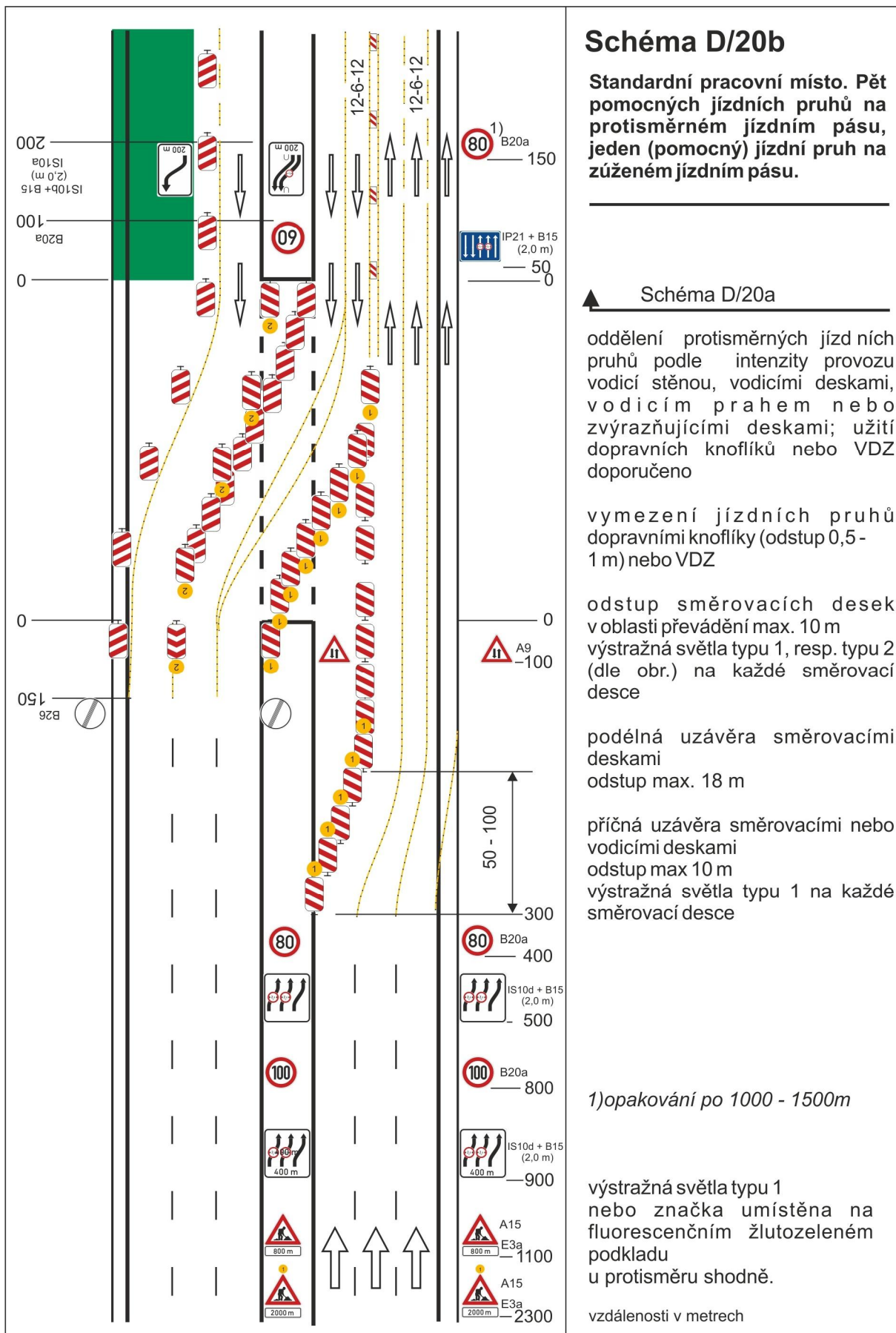


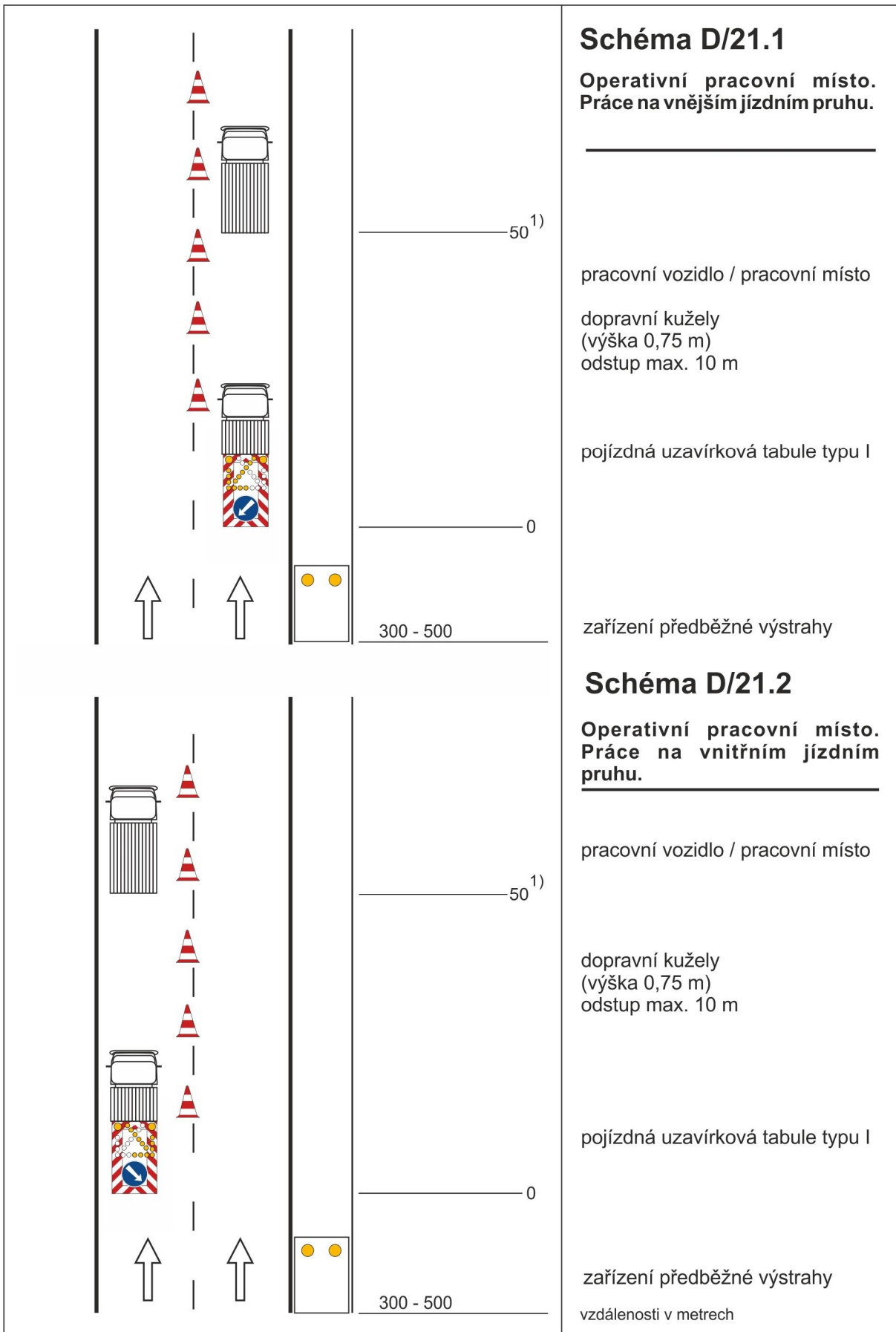


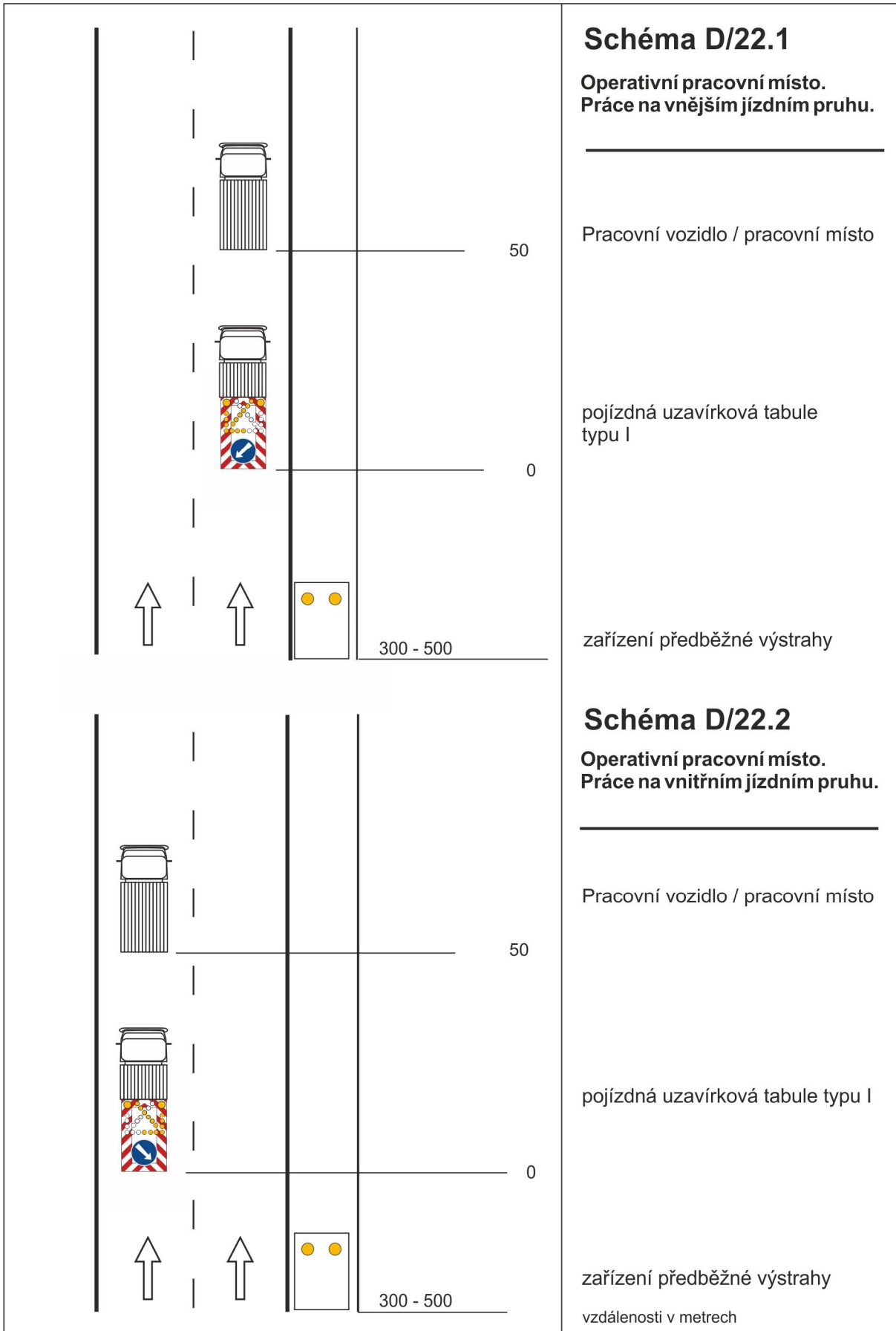


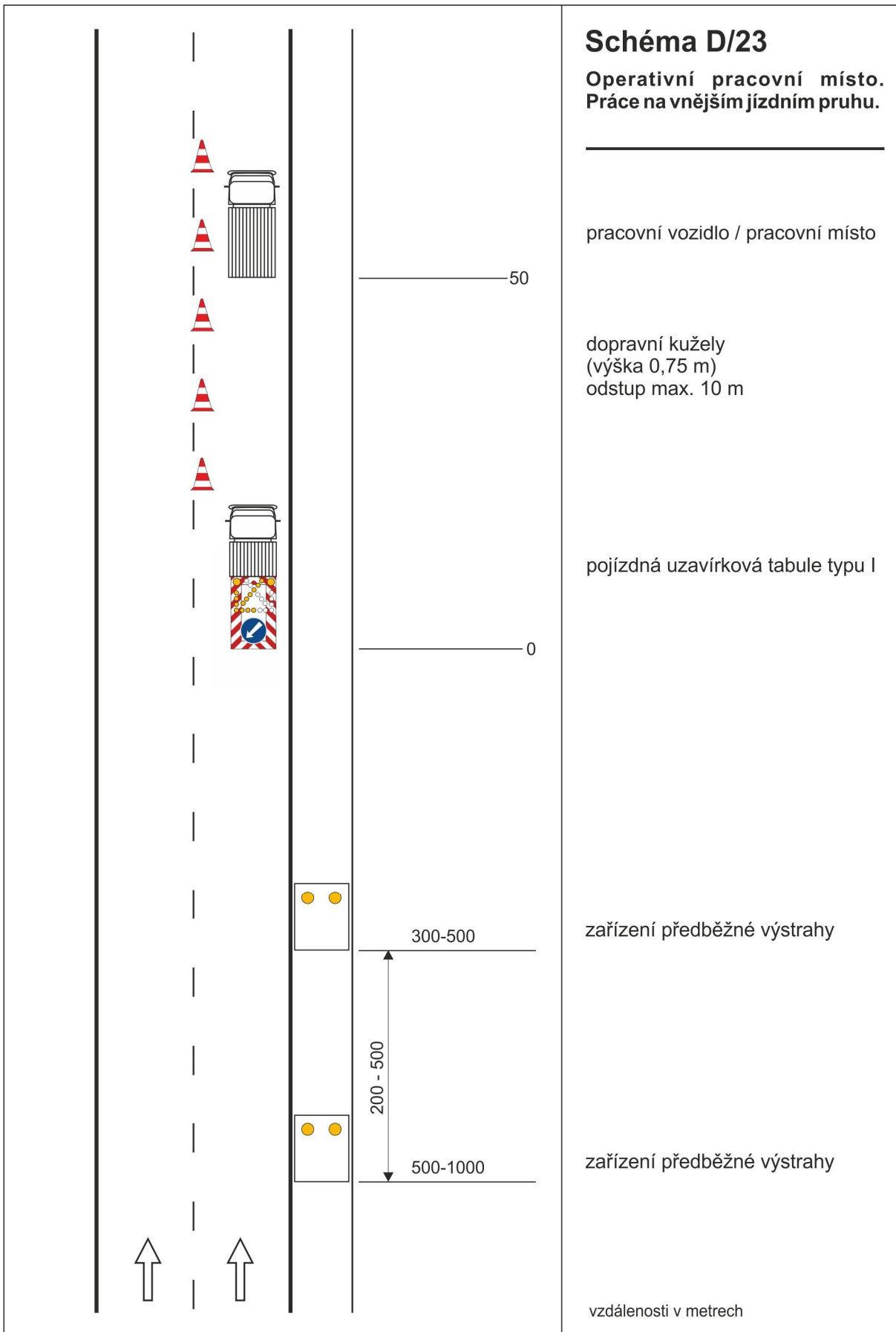


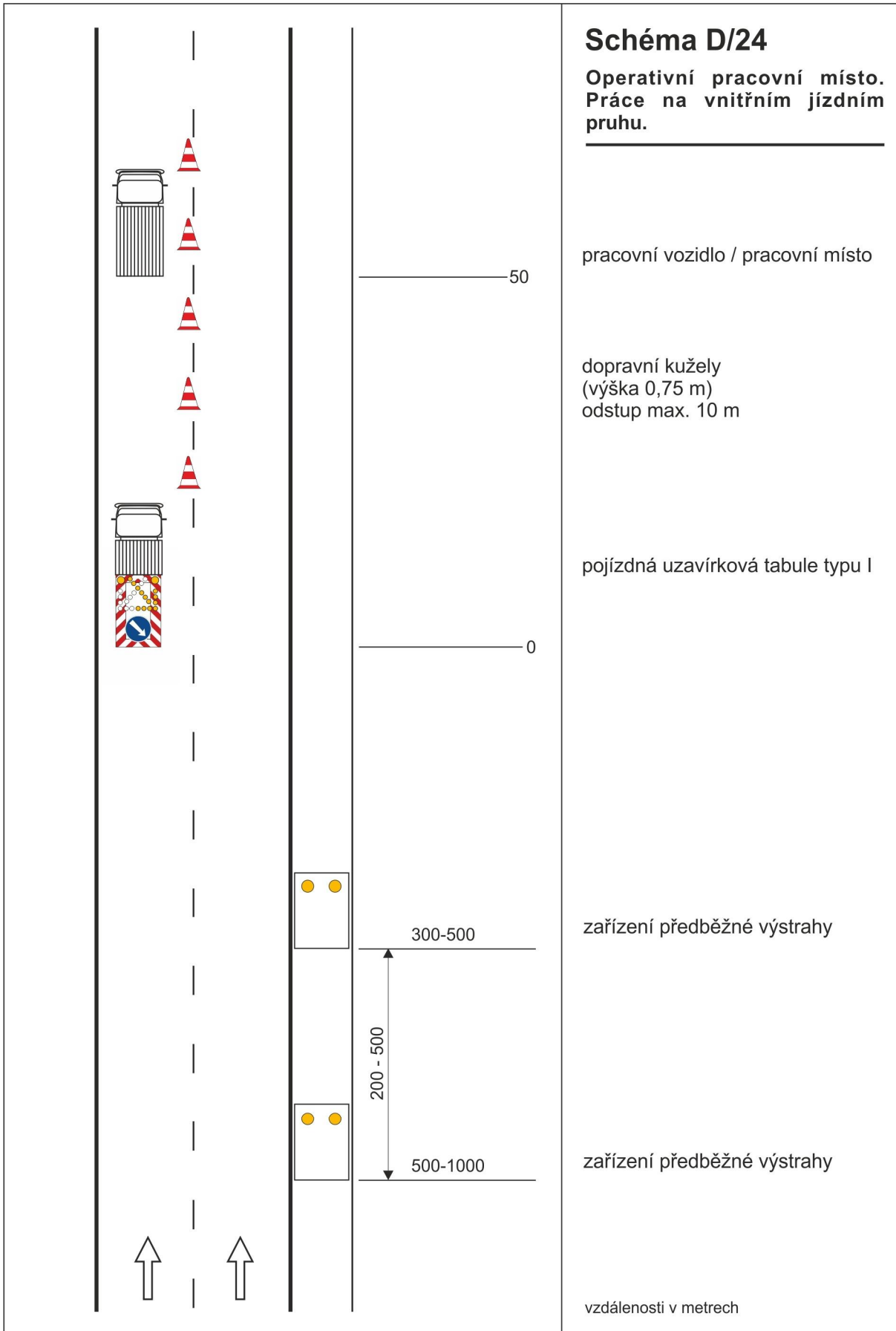


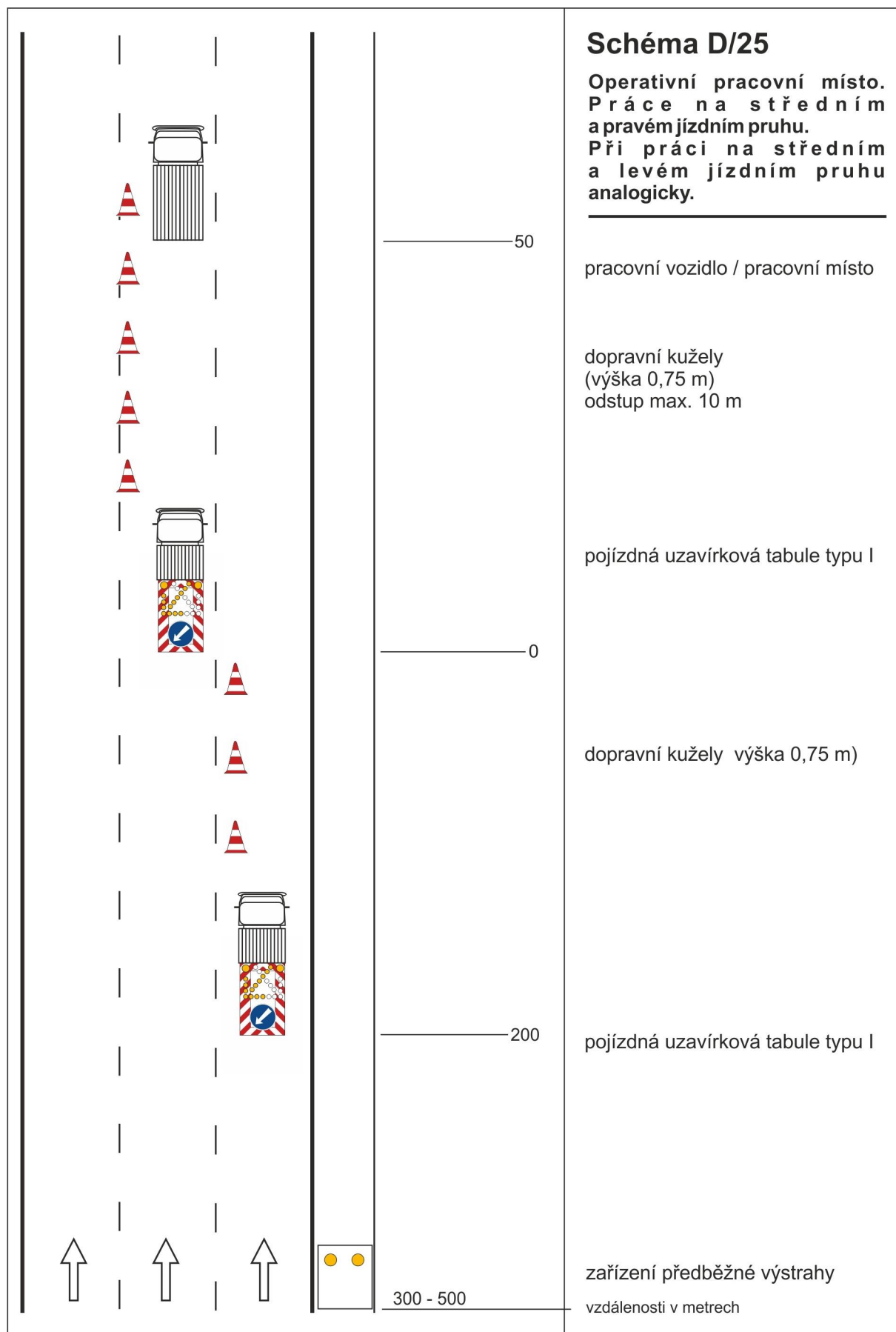


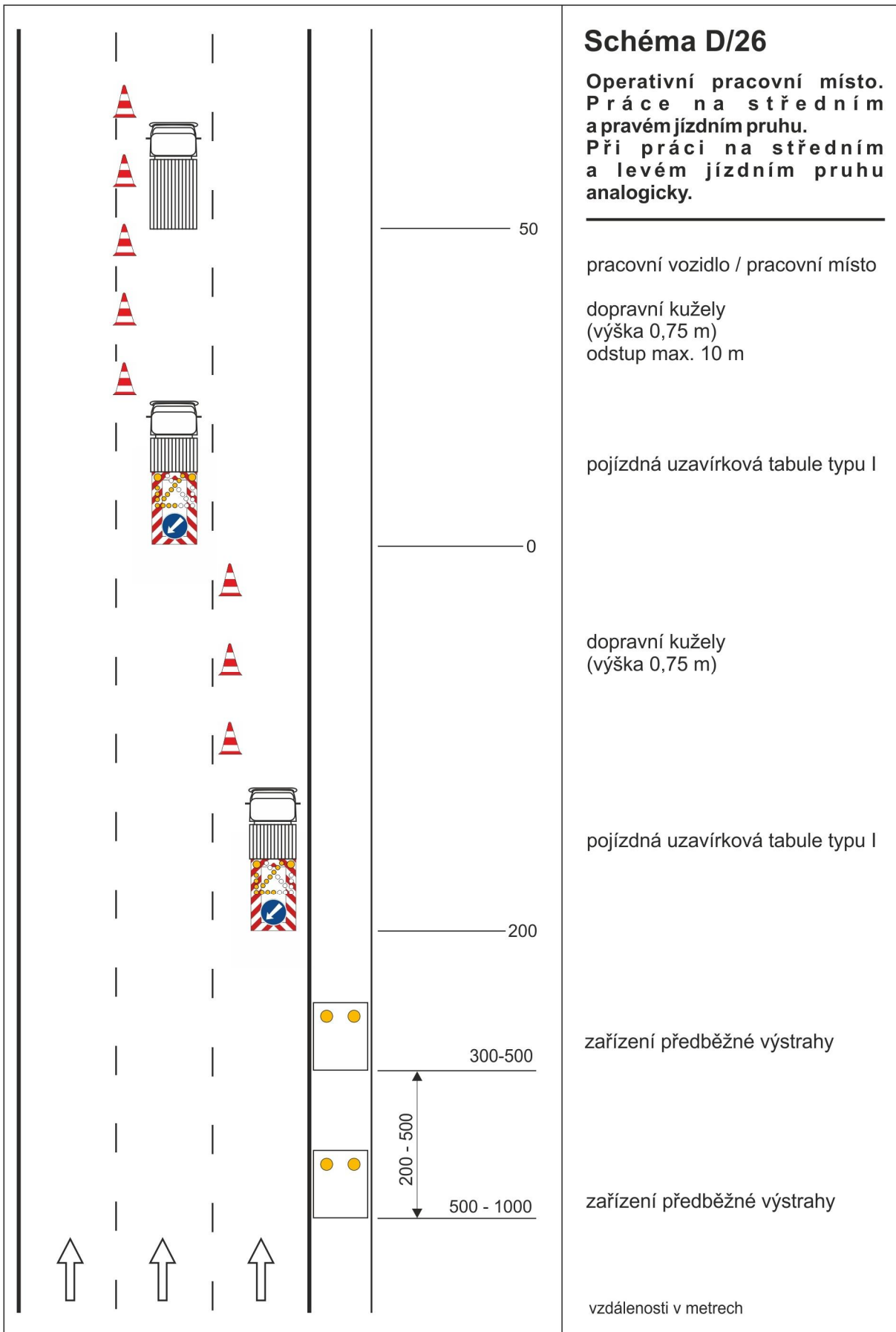


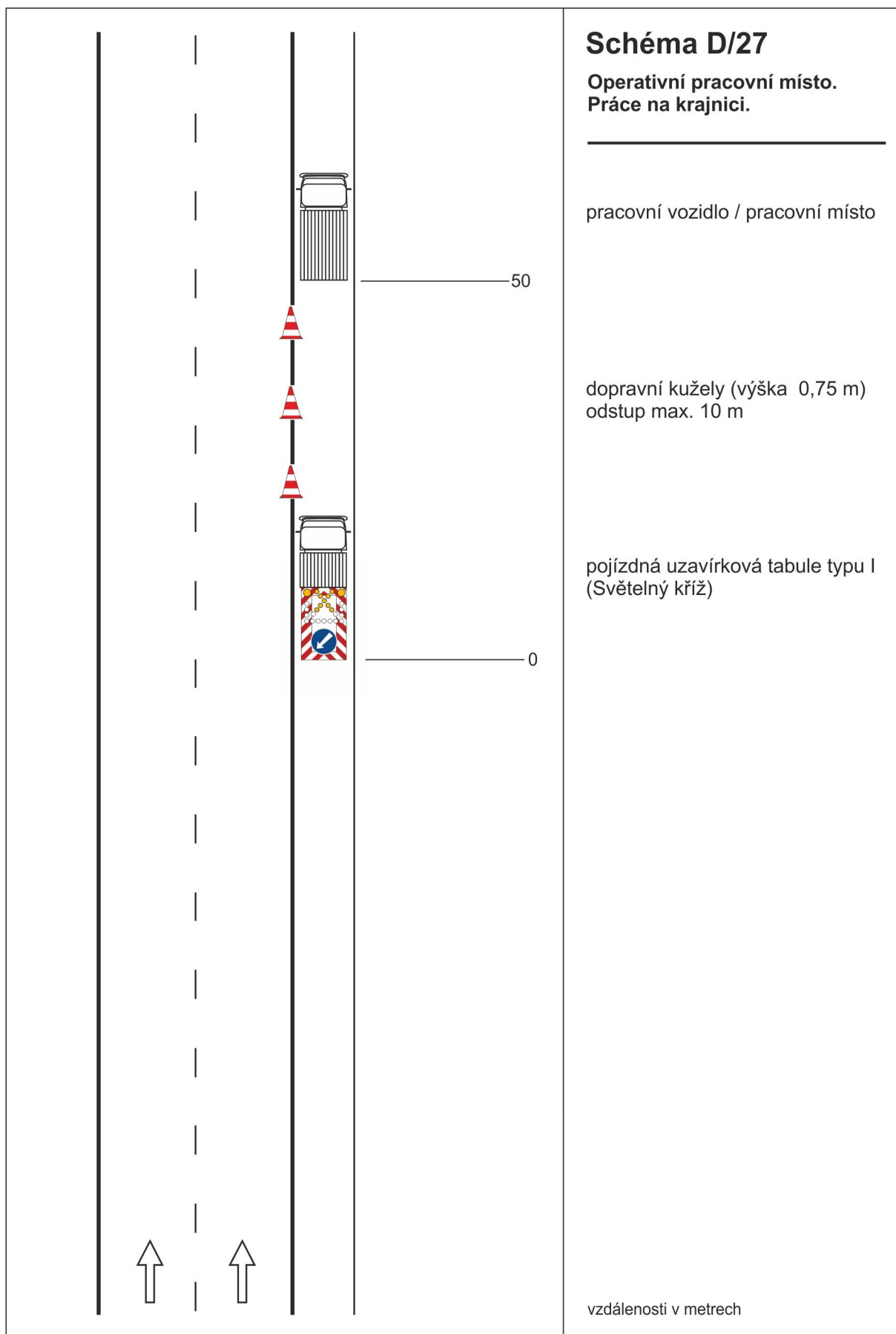


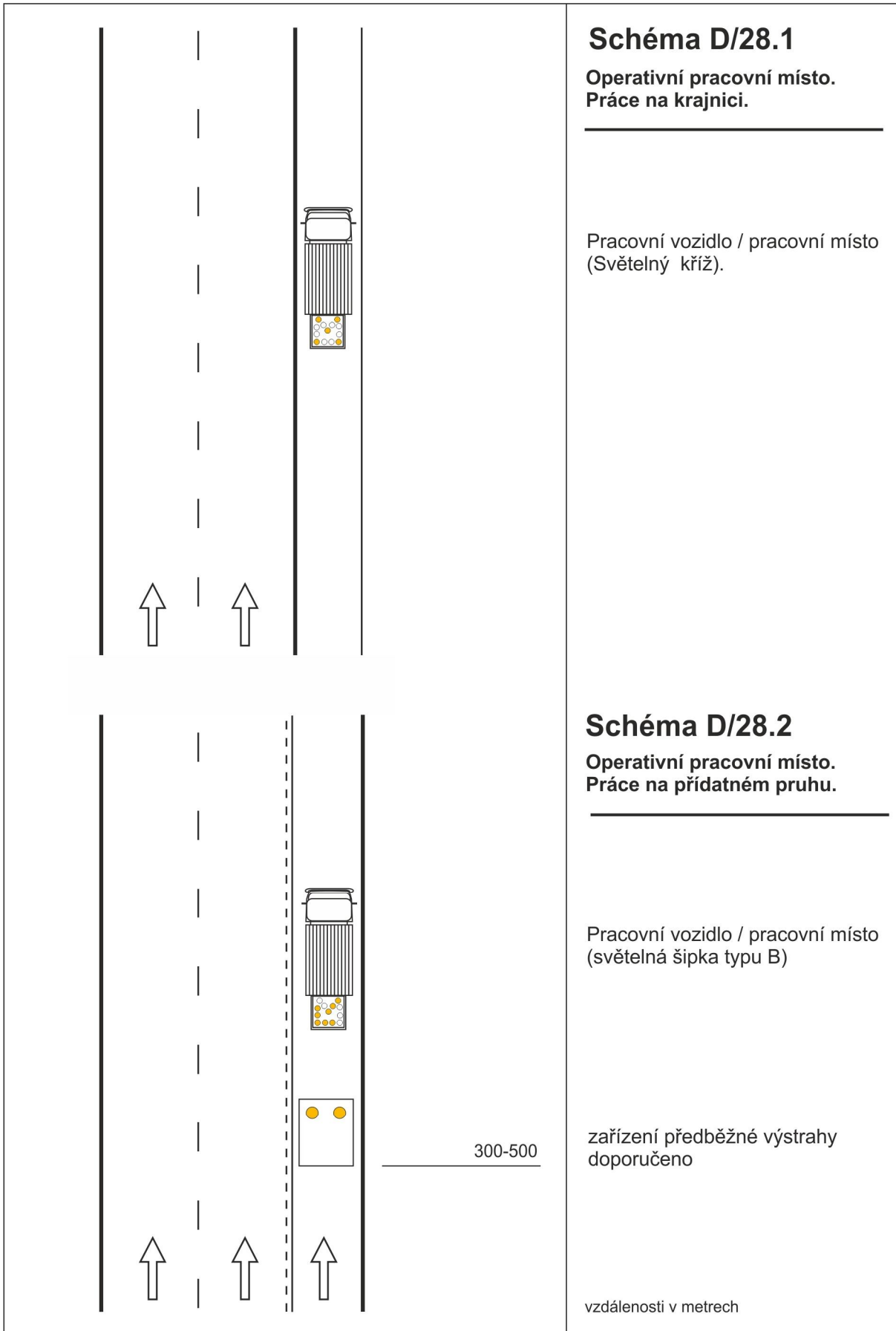












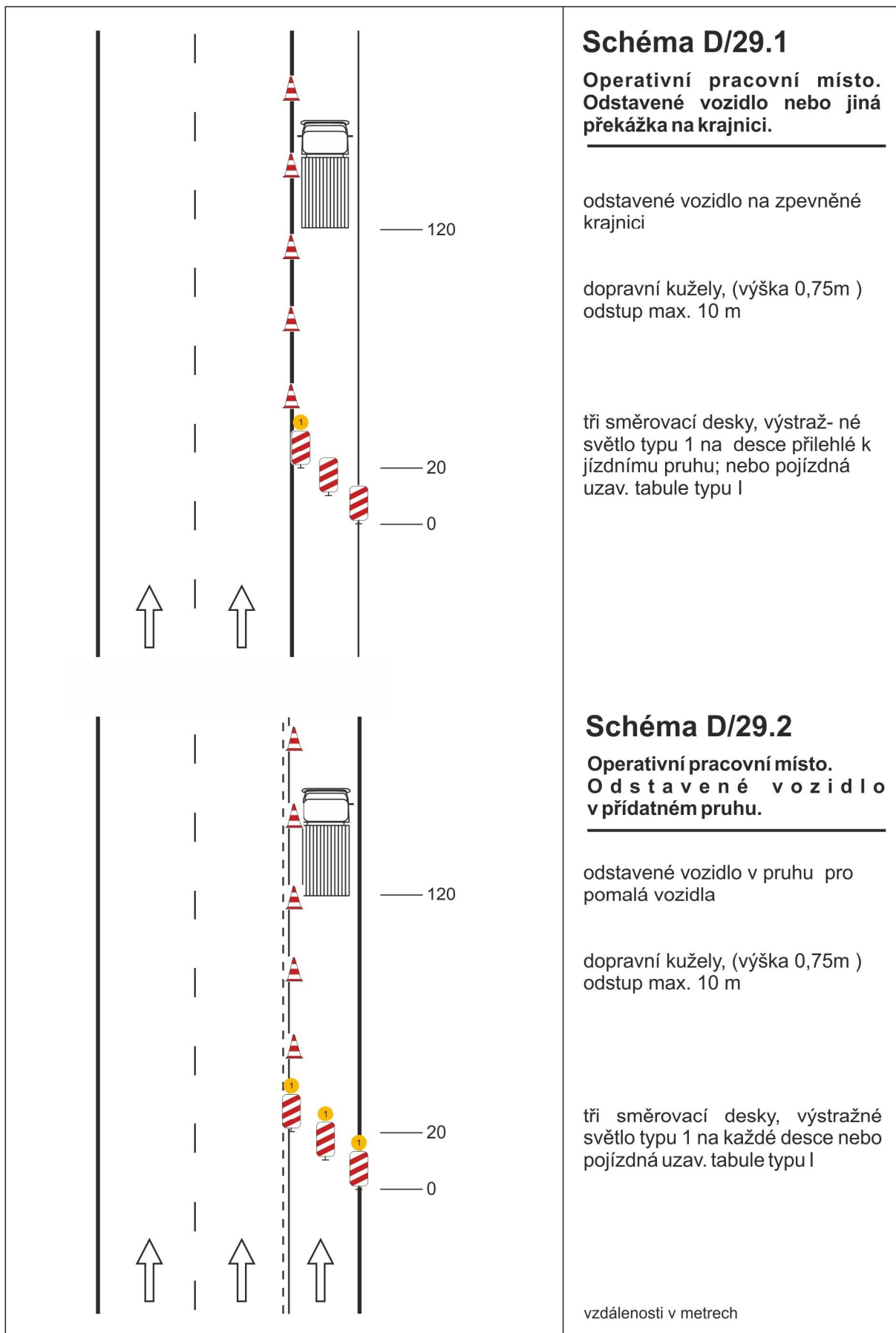


Schéma D/29.1

**Operativní pracovní místo.
Odstavené vozidlo nebo jiná
překážka na krajnici.**

odstavené vozidlo na zpevněné
krajnici

dopravní kužely, (výška 0,75m)
odstup max. 10 m

tři směrovací desky, výstražné
světlo typu 1 na desce přilehlé k
jízdnímu pruhu; nebo pojízdná
uzav. tabule typu I

Schéma D/29.2

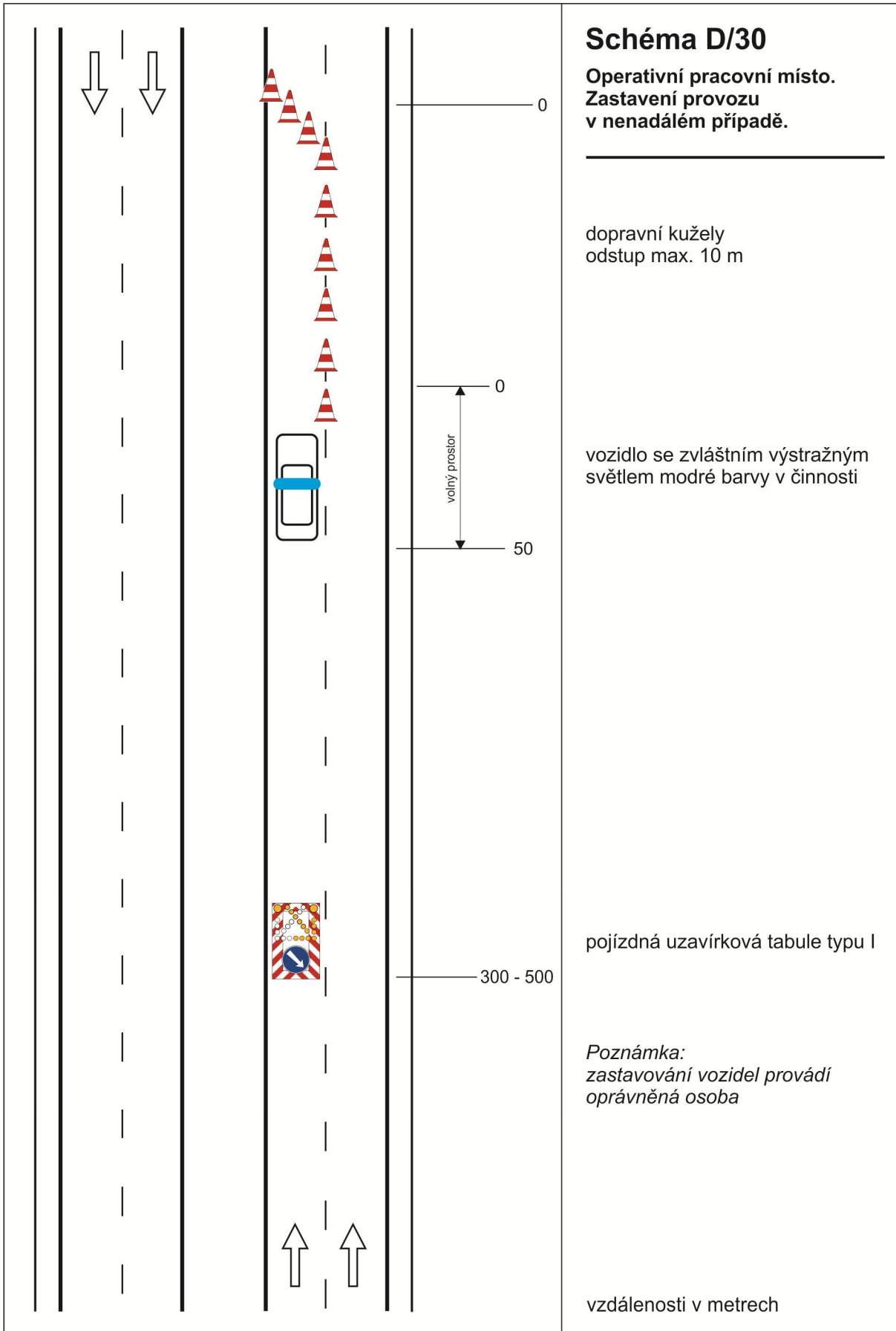
**Operativní pracovní místo.
Odstavené vozidlo
v přídatném pruhu.**

odstavené vozidlo v pruhu pro
pomalá vozidla

dopravní kužely, (výška 0,75m)
odstup max. 10 m

tři směrovací desky, výstražné
světlo typu 1 na každé desce nebo
pojízdná uzav. tabule typu I

vzdálenosti v metrech



Název: TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
Schválilo: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací
Vydalo: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zpracoval: Ing. Pavel Tučka, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Počet stran: 156
Vydání: Třetí, opravené a doplněné
Rok vydání: 2015
Distribuce: Pouze v elektronické podobě

Tento dokument je součástí systému TP online. Byl vytvořen v elektronické podobě jako jediný autentický dokument.

TP **66**

**ZÁSADY
PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST
NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH
2015**